

COMUNE DI MODENA

GABINETTO DEL SINDACO

UFFICIO RICERCHE

UFFICIO POLITICHE PER LA SALUTE

POLIZIA MUNICIPALE

PERCEZIONE DA PARTE DEI CITTADINI DELLA SICUREZZA STRADALE

Anno 2005

PREMESSA

I temi della sicurezza stradale sono oggi tra le priorità delle pubbliche amministrazioni, di fronte a un fenomeno che per numero di incidenti stradali e di morti e feriti assume sempre di più caratteri preoccupanti. Gli aspetti legati alla sicurezza in senso stretto, ai comportamenti sulle strade, alle condizioni delle strade e all'organizzazione della mobilità, si intrecciano strettamente con quelli del traffico e delle auto in circolazione, che a Modena sono costantemente aumentate negli ultimi anni. Per questo il Comune, d'intesa con tutti i soggetti del territorio a vario titolo coinvolti dalle problematiche della sicurezza stradale ha ritenuto doveroso incrementare i livelli di attenzione verso i temi della sicurezza stradale e del traffico, nell'ambito dei Piani per la Salute, con azioni e campagne mirate di informazione, per l'educazione a comportamenti più responsabili e rispettosi delle regole, nella convinzione che maggiore consapevolezza e responsabilità possano radicalmente mutare il quadro pesante, per numero di vittime sulle strade, con cui Modena oggi si misura.

Nel contempo è necessario avere conoscenza delle percezioni, dei punti di vista, della coscienza del problema che hanno i cittadini, delle informazioni relative ai temi della sicurezza sulle strade, del traffico, degli interventi in corso e di ciò che potrebbe essere utile per migliorare la situazione nel futuro.

Per questo nel 2002 fu effettuata una ricerca mirata sulla sicurezza stradale, intervistando un campione rappresentativo di 1006 modenesi, di età compresa tra i 15 e i 70 anni.

A distanza di tre anni, nel 2005, si è ritenuto opportuno effettuare una nuova ricerca, non solo per avere un raffronto rispetto al 2002, ma anche per introdurre elementi nuovi e porre ai modenesi domande che nel 2002 non comparivano nel questionario, tenendo conto di quanto è avvenuto a Modena in questi ultimi anni, riguardo la mobilità urbana nel suo complesso. Nel 2005 i cittadini intervistati sono stati 800, sempre di età compresa tra i 15 e i 70 anni e con caratteristiche tali da rappresentare l'universo di riferimento.

SICUREZZA STRADALE 2005

popolazione 15-70 anni

interviste effettuate in ottobre-novembre

Caratteristiche del campione

TITOLO STUDIO

	n	%
Laurea	178	22,3
Diploma superiore	408	51
Diploma inferiore	161	20,1
Licenza elementare, nessuna scuola	53	6,6
Totale	800	100

SESSO

Maschio	397	49,6
Femmina	403	50,4
Totale	800	100

ETÀ

15 - 24 anni	90	11,3
25 - 34 anni	158	19,8
35 - 44 anni	182	22,8
45 - 54 anni	149	18,6
55 - 64 anni	142	17,8
oltre 64 anni	79	9,9
Totale	800	100

PROFESSIONE

Lavoratore dipendente	363	45,4
Lavoratore autonomo	106	13,3
Condizione non professionale	331	41,4
Totale	800	100

CIRCOSCRIZIONE

Centro Storico - S.Cataldo	104	13
Crocetta - S.Lazzaro - Modena Est	209	26,1
Buon Pastore - S.Agnese - S.Damaso	257	32,1
S.Faustino - Madonnina - Saliceta S. Giuliano	230	28,8
Totale	800	100

Tempo di residenza

da sempre	629	78,6
da 0 a 3 anni	9	1,1
da 3 a 10 anni	37	4,6
da più di 10 anni	125	15,6
Totale	800	100

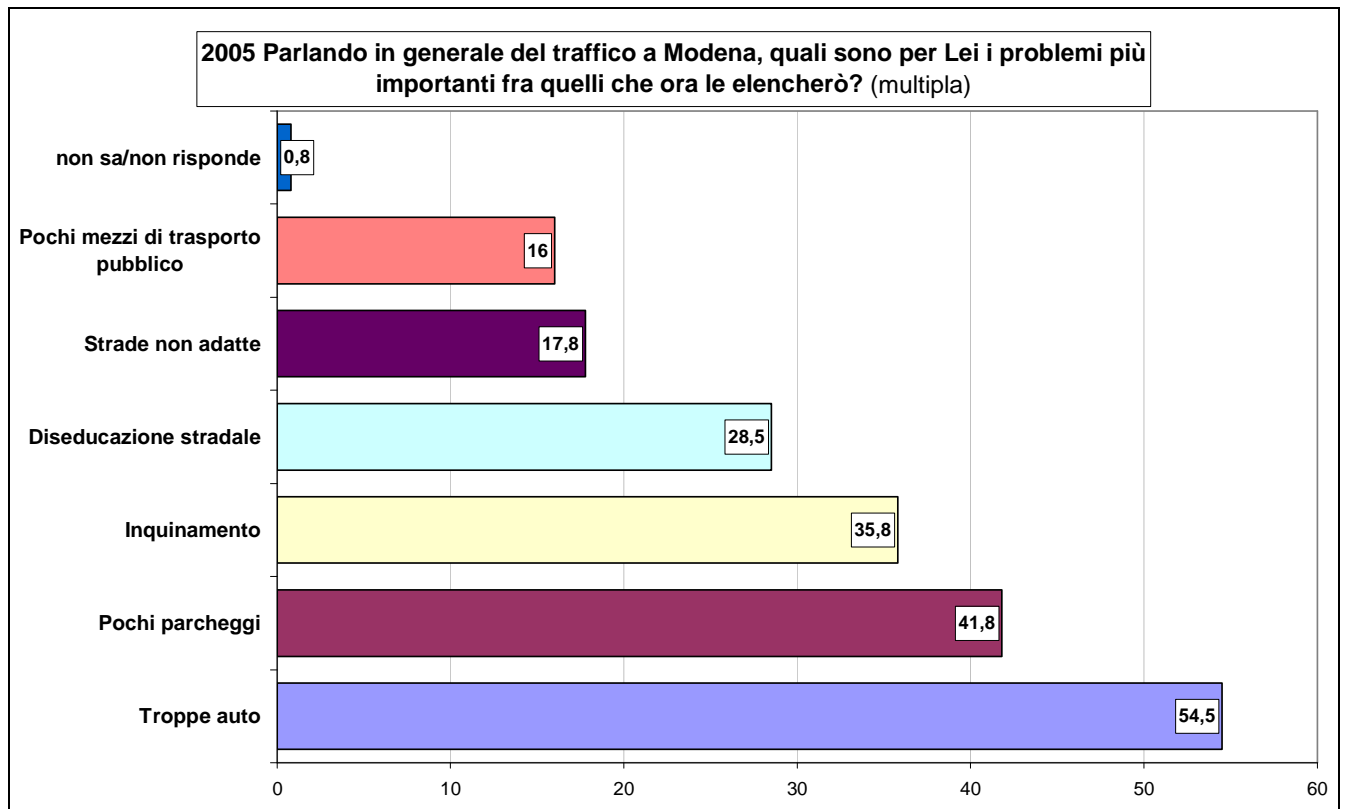
PROFESSIONE

imprenditore	20	2,5
libero professionista	54	6,8
artigiano/familiare coadiuvante	17	2,1
commerciante/familiare coadiuvante	11	1,4
altro lavoratore autonomo	4	0,5
dirigente	16	2
quadro/direttivo/tecnico	36	4,5
insegnante/docente	43	5,4
impiegato	178	22,3
operaio	74	9,3
altro lavoratore dipendente	16	2
studente	90	11,3
disoccupato	29	3,6
casalinga	30	3,8
casalinga pensionata	99	12,4
pensionato	82	10,3
altro non occupato	1	0,1
Totale	800	100

QUARTIERE

Centro Storico - S.Cataldo	104	13
Crocetta - S.Lazzaro - Modena Est	209	26,1
Buon Pastore - S.Agnese - S.Damaso	257	32,1
S.Faustino - Madonnina - Saliceta S. Giuliano	230	28,8
Totale	800	100

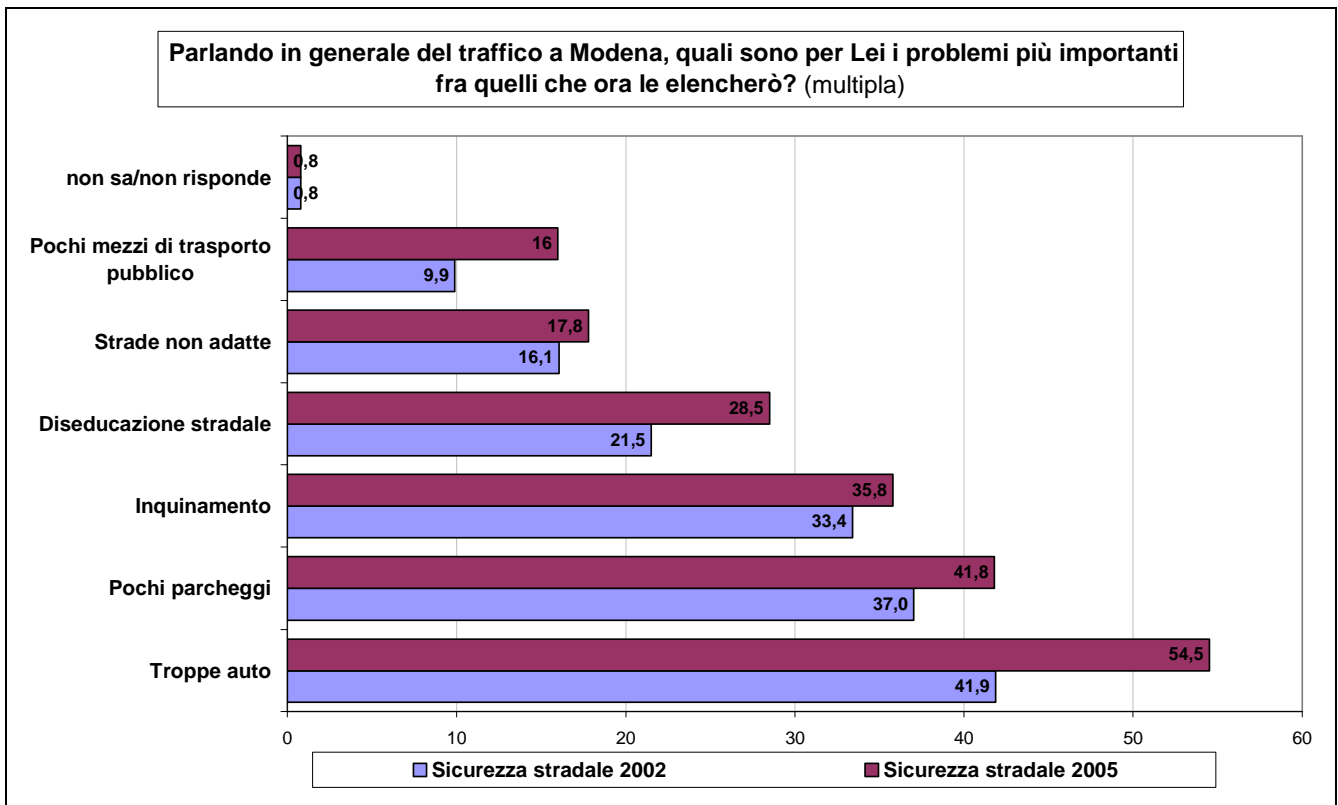
I problemi del traffico



	Totale	Genere		Età						Scolarità		professione			
		M	F	15-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-70	Obbligo	Superiore	autonomo	dipendente	non lavoro	
troppe auto	% 54,5	57,7	51,4	47,8	48,1	62,6	53,0	53,5	60,8	58,9	52,9	53,8	55,6	53,5	
strade non adatte	% 17,8	22,4	13,2	18,9	23,4	18,7	14,8	13,4	16,5	15,4	18,6	25,5	19,3	13,6	
pochi parcheggi	% 41,8	40,3	43,2	36,7	47,5	35,7	45,0	44,4	39,2	36,0	43,9	40,6	39,9	44,1	
pochi mezzi di trasporto pubblico	% 16	12,3	19,6	26,7	15,8	16,5	20,8	7,0	10,1	11,2	17,7	11,3	18,2	15,1	
inquinamento	% 35,8	33,0	38,5	42,2	30,4	33,0	31,5	45,1	36,7	41,6	33,6	34,0	31,4	41,1	
diseducazione stradale	% 28,5	28,0	29,0	24,4	27,8	30,8	26,2	31,7	27,8	28,5	28,5	28,3	29,5	27,5	
non sa	% 0,4	0,3	0,5			0,5	0,7		1,3	0,5	0,3		0,6	0,3	
non risponde	% 0,4		0,7	1,1			1,3			0,9	0,2	0,9	0,3	0,3	
Totale	n	800	397	403	90	158	182	149	142	79	214	586	106	363	331
	%	195	194	196	198	193	198	193	195	192	193	196	194	195	196
	Risposte	1560	770	790	178	305	360	288	277	152	413	1147	206	707	647

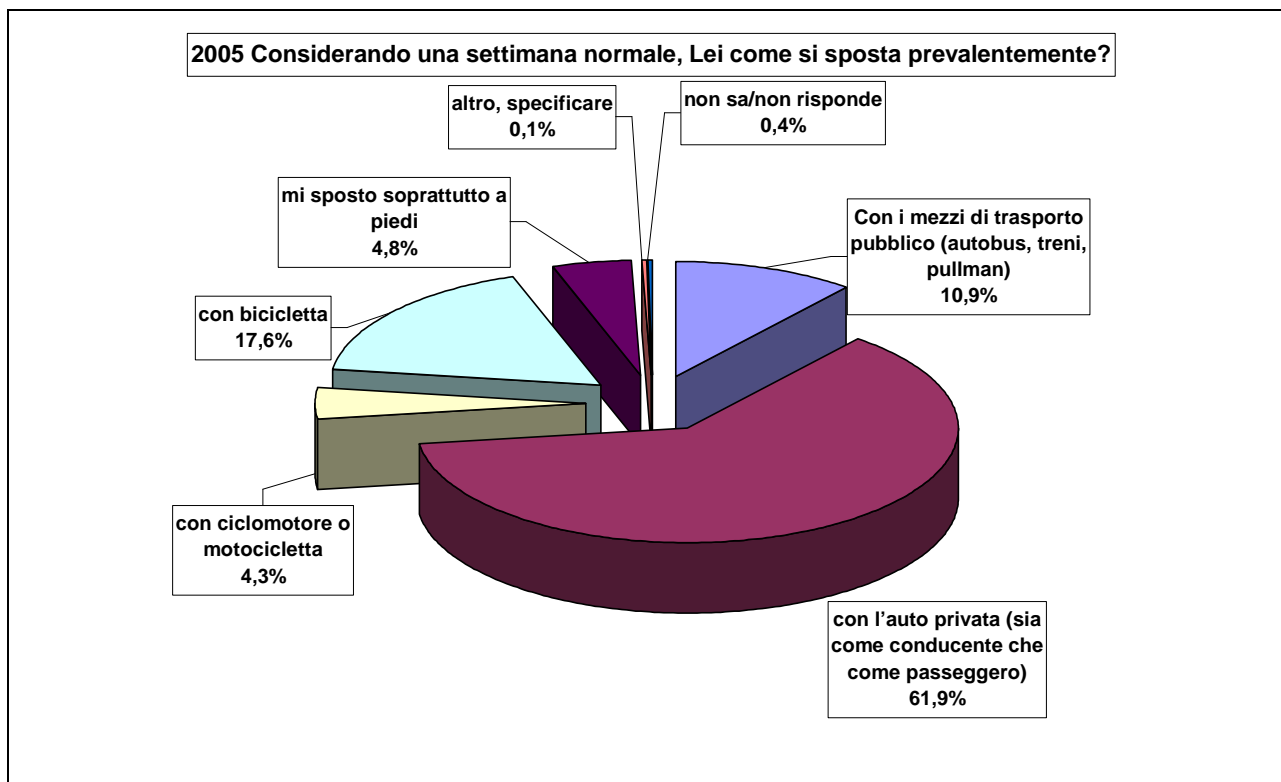
I principali problemi del traffico a Modena, secondo gli intervistati nel 2005 (analogha intervista fu effettuata nel 2002), sono determinati in modo prevalente da tre fattori: troppe auto in circolazione (54,5%); pochi parcheggi (42%); inquinamento (36%). Il dato quantitativo, le troppe auto in circolazione, prevale sugli altri aspetti, avvertito in modo particolare dalle persone di età compresa tra i 35 e i 44 anni e dai più anziani (fascia d'età 65-70 anni). I

giovani (25-34 anni) avvertono più degli altri il problema della mancanza di parcheggi, mentre la percezione di problematicità dell'inquinamento è più accentuata tra i giovanissimi (15-24 anni) e tra le persone della fascia 55-64 anni. Altri fattori, come la diseducazione stradale, strade non adatte, pochi mezzi di trasporto pubblico, sono considerati in generale meno significativi. I giovanissimi (15-24 anni) insistono comunque più degli altri sulla carenza di mezzi pubblici, mentre i giovani tra 25 e 34 anni rilevano in modo più marcato degli altri l'inadeguatezza delle strade.



Nel raffronto 2002-2005 è interessante notare che non cambia l'ordine dei problemi individuati dagli intervistati. Cambiano invece le percentuali (solo l'incidenza di chi non sa/non risponde resta immutata), e la proporzione fra di loro in quanto nel 2005 è maggiore il numero di coloro che danno più di una risposta.

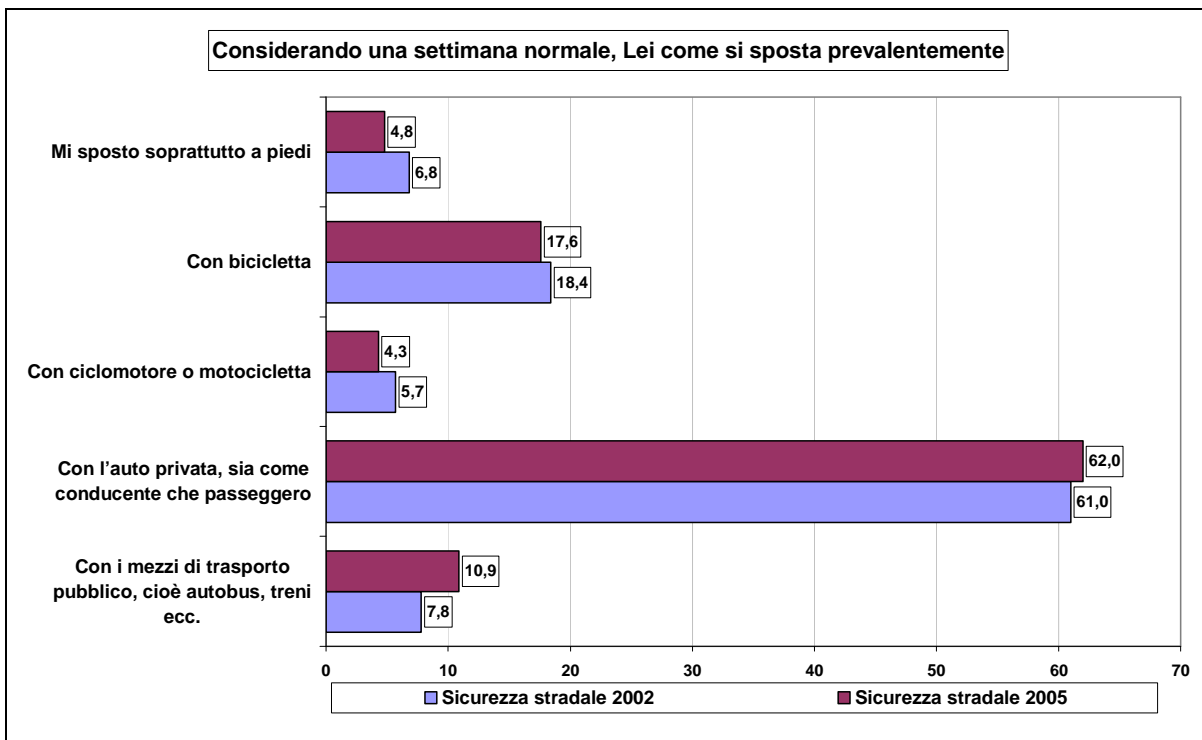
Mezzi di trasporto utilizzati



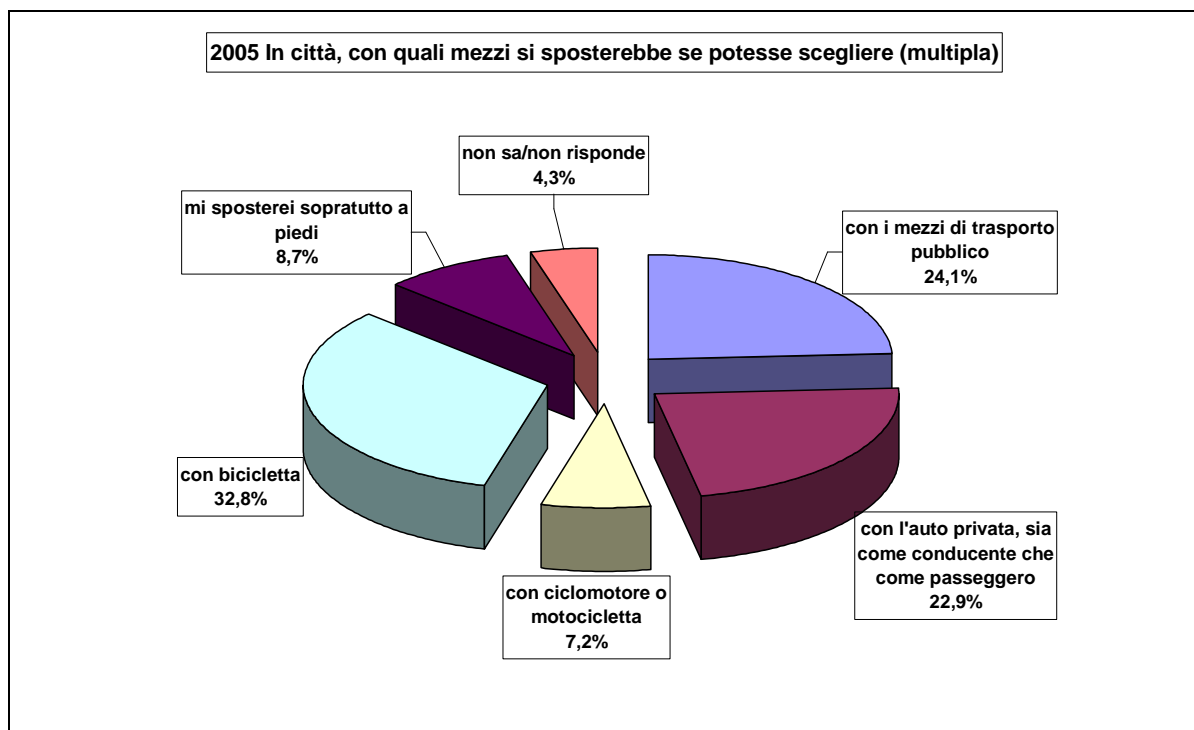
d2 Considerando una settimana normale, Lei come si sposta prevalentemente

	Totale	Genere		Età						Scolarità		professione		
		M	F	15-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-70	Obbligo	Superiore	autonomo	dipendente	non lavoro
Con i mezzi di trasporto pubblico (autobus, treni, pullman)	10,9	6,8	14,9	27,8	5,7	6,6	8,1	9,2	20,3	14,5	9,6	4,7	6,1	18,1
con l'auto privata (sia come conducente che come passeggero)	62	64,0	60,0	41,1	75,9	72,5	69,8	49,3	41,8	50,0	66,4	76,4	73,8	44,4
con ciclomotore o motocicletta	4,3	6,0	2,5	15,6	1,9	3,3	3,4	3,5	1,3	5,6	3,8	2,8	4,1	4,8
con bicicletta	17,6	18,6	16,6	13,3	11,4	12,1	15,4	30,3	29,1	23,4	15,5	12,3	12,4	25,1
mi sposto soprattutto a piedi	4,8	3,8	5,7	2,2	3,8	5,5	2,0	7,7	7,6	6,5	4,1	2,8	3,0	7,3
altro, specificare	0,1	0,3			0,6						0,2		0,3	
non sa	0,3	0,3	0,2		0,6		0,7				0,3	0,9		0,3
non risponde	0,1	0,3					0,7				0,2		0,3	
Totale	n	397	403	90	158	182	149	142	79	214	586	106	363	331
	%	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Il 62% degli intervistati si sposta abitualmente con l'auto privata: un dato che si accentua tra i cittadini tra i 25 e i 54 anni (con una punta massima del 76% tra i 25-34enni), con evidente connessione agli spostamenti per lavoro. Infatti gli spostamenti con mezzi diversi, mezzi pubblici, bicicletta, in ciclomotore, vengono effettuati soprattutto da giovanissimi (studenti) e anziani (pensionati). L'uso del mezzo pubblico è diffuso soprattutto tra i più giovani (15-24 anni), come pure quello di ciclomotori o moto, mentre i più anziani privilegiano l'uso della bicicletta.



Nel raffronto tra 2002 e 2005, restano sostanzialmente invariati i dati relativi agli spostamenti con l'auto privata, diminuiscono un po' nel 2005 gli spostamenti a piedi, in bicicletta e con ciclomotore o moto, aumentano invece leggermente gli spostamenti con i mezzi pubblici. Ma nel complesso il dato viene confermato e la stima (confermata in due rilevazioni) acquista maggiore solidità statistica.



Ipotizzando la libertà di scelta del mezzo con cui spostarsi, emerge che la maggioranza degli intervistati (32,8%) sceglierebbe la bicicletta; segue a una certa distanza l'opzione per il trasporto pubblico (24,1%), poi quella dell'auto privata (22,9%). In modo più marginale si opterebbe per gli spostamenti a piedi (8,7%) e con ciclomotore o moto (7,2%).

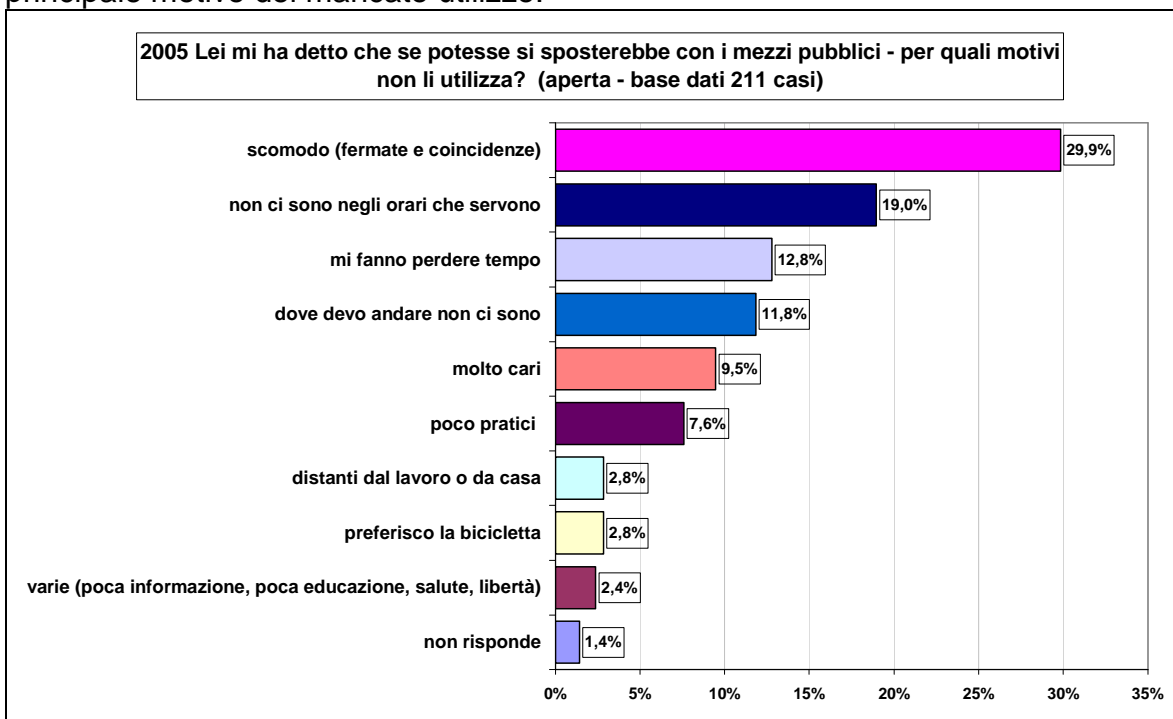
C'è da chiedersi quanto il raddoppio delle indicazioni nella propensione all'uso della bicicletta o del trasporto pubblico (o comunque il calo dell'utilizzo dell'auto privata) rispetto all'uso effettivo dichiarato alla domanda precedente dipenda da una reale disponibilità nel caso vi fossero le condizioni per tale scelta, o quanto dipenda dal conformarsi ad un comportamento ritenuto in generale più corretto e virtuoso ma in pratica non perseguito.

d3 In città, con quali mezzi si sposterebbe se potesse scegliere - multipla

	Totale	Genere		Età						Scolarità		professione		
		M	F	15-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-70	Obbligo	Superiore	autonomo	dipendente	non lavoro
d3.1 con i mezzi di trasporto pubblico	26,4	27,0	25,8	16,7	20,9	28,0	28,9	30,3	32,9	28,0	25,8	23,6	25,6	28,1
d3.2 con l'auto privata, sia come condicente che come passeggero	25,1	24,4	25,8	40,0	27,2	23,1	21,5	21,8	21,5	25,7	24,9	28,3	24,8	24,5
d3.3 con ciclomotore o motocicletta	7,9	11,8	4,0	14,4	10,8	9,9	4,7	4,2	2,5	6,5	8,4	8,5	8,5	6,9
d3.4 con bicicletta	35,9	33,8	38,0	24,4	35,4	39,0	40,3	37,3	31,6	33,2	36,9	35,8	38,8	32,6
d3.5 mi sposterei soprattutto a piedi	9,5	9,3	9,7	5,6	8,2	7,7	10,1	11,3	16,5	7,9	10,1	11,3	6,9	11,8
d3.6 Altro														
d3.7 non sa/non risponde	4,8	3,3	6,2	5,6	4,4	2,7	4,0	4,9	10,1	6,1	4,3	1,9	3,3	7,3
n	800	397	403	90	158	182	149	142	79	214	586	106	363	331
Risposte	876	435	441	96	169	201	163	156	91	230	646	116	392	368
%	109,5	109,6	109,4	106,7	107	110,4	109,4	109,9	115,2	107,5	110,2	109,4	108	111,2

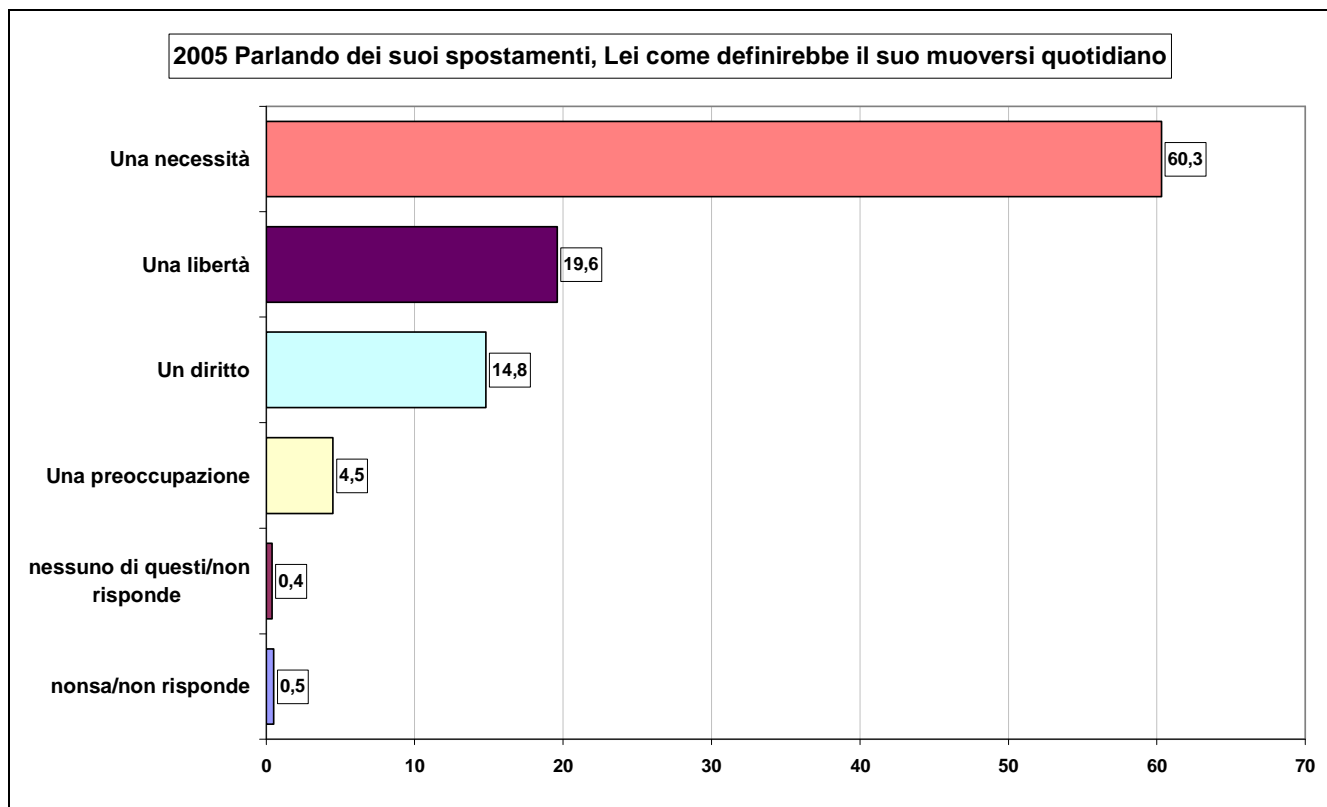
Considerando in dettaglio le caratteristiche del campione intervistato, si riscontra che tra i giovanissimi (15-24 anni) prevarrebbe di molto la scelta dell'auto come mezzo di spostamento, mentre i più anziani sceglierebbero di più di spostarsi con i mezzi pubblici e a piedi.

A chi ha dichiarato la disponibilità a spostarsi con i mezzi pubblici è stato chiesto di indicare il principale motivo del mancato utilizzo.



I mezzi pubblici non vengono utilizzati ritenendo scomoda la logistica (sistema delle fermate e coincidenze) e non adeguati i loro orari, così da richiedere tempi di spostamento troppo lunghi. Anche la "copertura" del territorio, i costi e la praticità hanno una qualche incidenza.

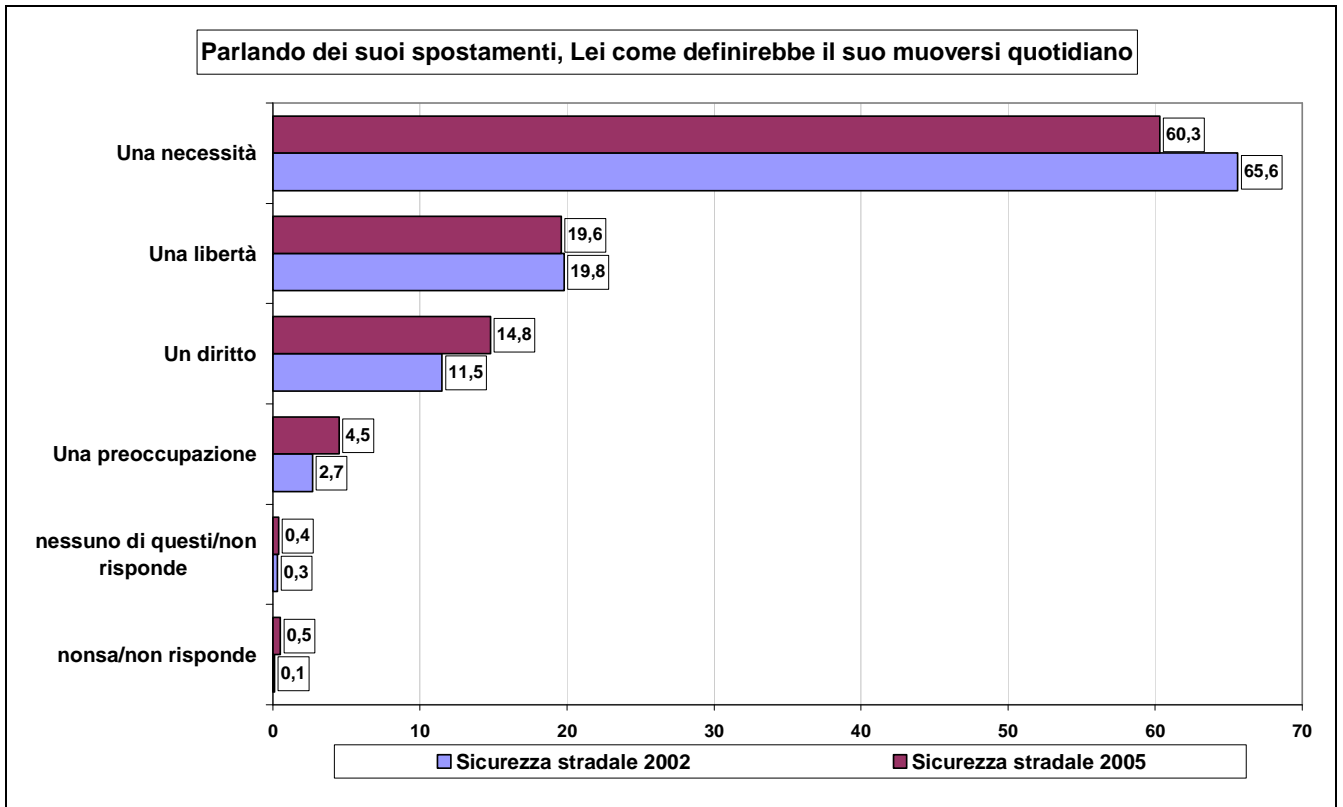
Percezioni del muoversi quotidiano a Modena



d5 Parlando dei suoi spostamenti, Lei come definirebbe il suo muoversi quotidiano

		Totale	Genere		Età						Scolarità		professione			
			M	F	15-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-70	Obbligo	Superiore	autonomo	dipendente	non lavoro	
	un diritto	%	14,8	12,6	16,9	5,6	10,8	14,8	19,5	19,0	16,5	14,5	14,8	17,0	14,0	14,8
	una necessità	%	60,3	60,5	60,0	63,3	66,5	69,8	67,1	45,1	36,7	57,0	61,4	61,3	71,1	48,0
	una libertà	%	19,6	21,2	18,1	24,4	17,1	11,5	10,7	29,6	36,7	24,3	17,9	12,3	11,0	31,4
	una preoccupazione	%	4,5	5,3	3,7	6,7	5,7	2,7	2,7	4,9	6,3	3,7	4,8	8,5	3,6	4,2
	nessuno di questi	%	0,4	0,3	0,5					1,4	1,3		0,5			0,9
	non sa	%	0,5	0,3	0,7			1,1			2,5	0,5	0,5	0,9	0,3	0,6
Totale	n		800	397	403	90	158	182	149	142	79	214	586	106	363	331
	%		100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Gli spostamenti quotidiani sono vissuti in modo prevalente (60,3%) come una necessità. Un dato posto in particolare evidenza dalla fascia d'età dei cittadini che lavorano (dai 25 ai 54 anni) in particolare i dipendenti. Chi non lavora vive invece il proprio spostarsi più come "libertà", un dato che trova riscontro soprattutto tra i più anziani. In modo più marginale si pensa allo spostarsi quotidiano come a un diritto (14,8%) e a una preoccupazione (4,5%)

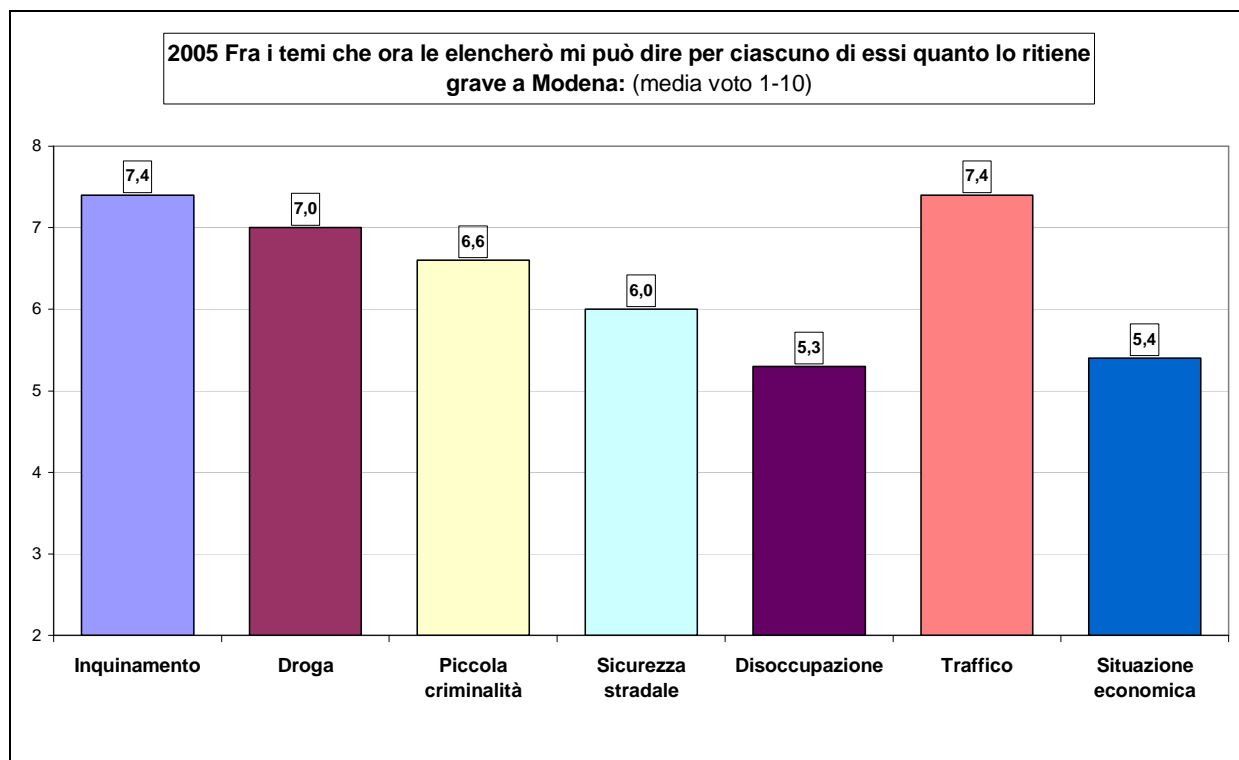


Nel 2005 il senso di necessità degli spostamenti diminuisce rispetto al 2002; resta in pratica inalterata l'idea che siano una libertà, mentre aumenta la percezione che essi siano un diritto e cresce anche la preoccupazione per gli spostamenti.

L'aumento della connotazione di preoccupazione e diritto richiamano l'idea del muoversi come conquista, conflitto, difficoltà aumentata nel tempo.

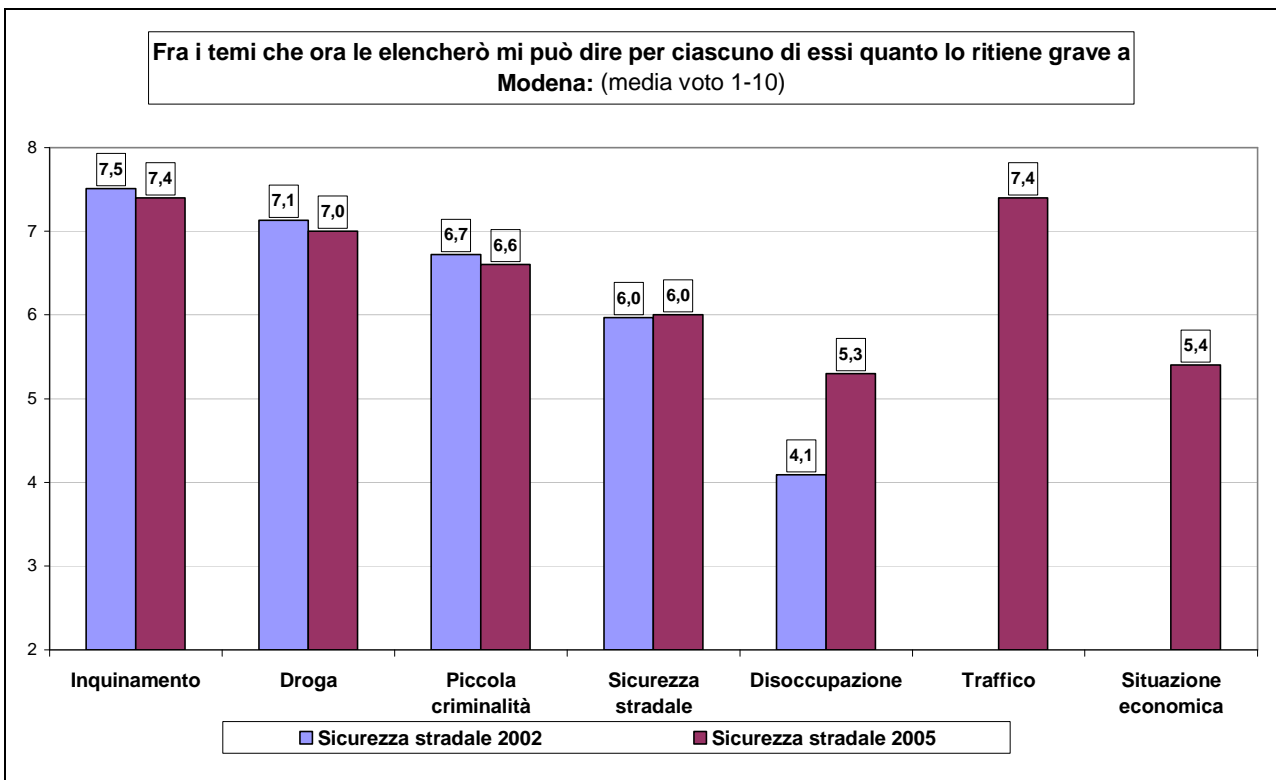
Sicurezza stradale e altri problemi

È stato chiesto di ordinare per gravità (con un voto da 1 a 10) alcuni temi nella realtà modenese, anche al fine di rilevare la collocazione in questa graduatoria del tema della sicurezza stradale e di quelli ad essa collegati.



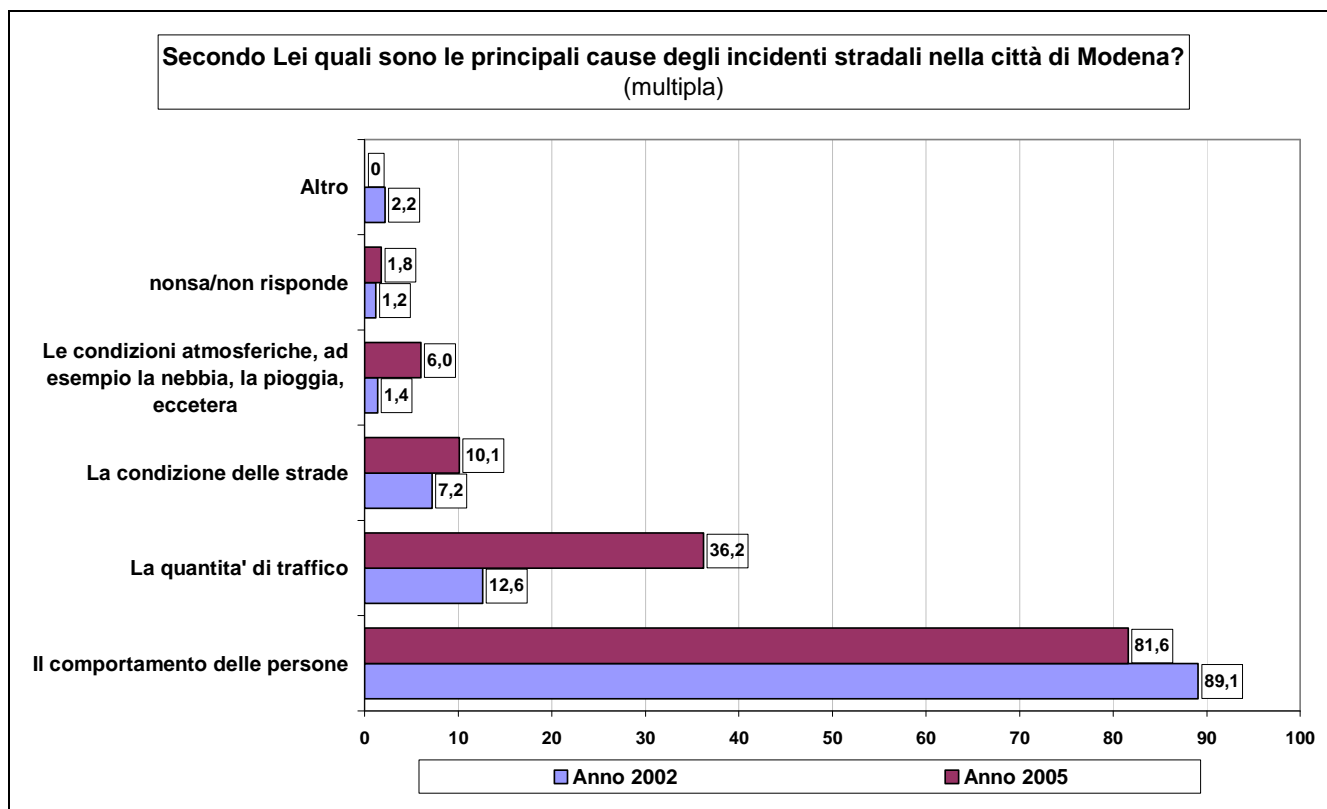
Il traffico e l'inquinamento sono considerati i problemi più gravi a Modena, con un'eloquente coincidenza nella media voto che, evidentemente, correla strettamente i due temi. Seguono nell'ordine la droga, la piccola criminalità e la sicurezza stradale. In ultimo la situazione economica e la disoccupazione.

Se la sicurezza stradale è al terzultimo posto, il traffico è al primo e la relazione fra i due aspetti è evidente.

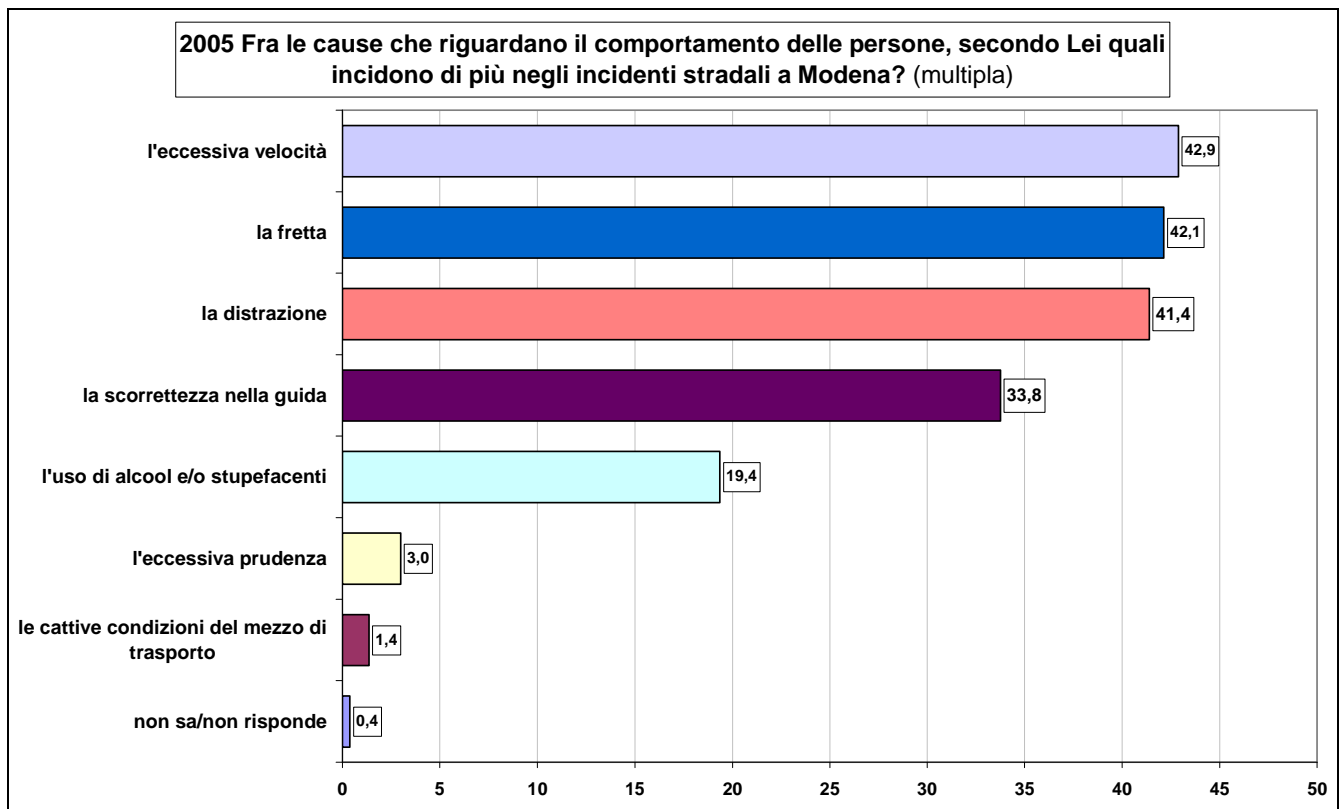


Il questionario del 2002 non conteneva l'opzione del traffico e quella della situazione economica. Come detto, il traffico affianca l'inquinamento al primo posto nell'ordine delle "gravità", mentre le altre voci restano sostanzialmente sugli stessi valori, tranne la disoccupazione che nel 2005, pur rimanendo all'ultimo posto, suscita maggiore preoccupazione nel trend storico considerato.

Le cause degli incidenti stradali



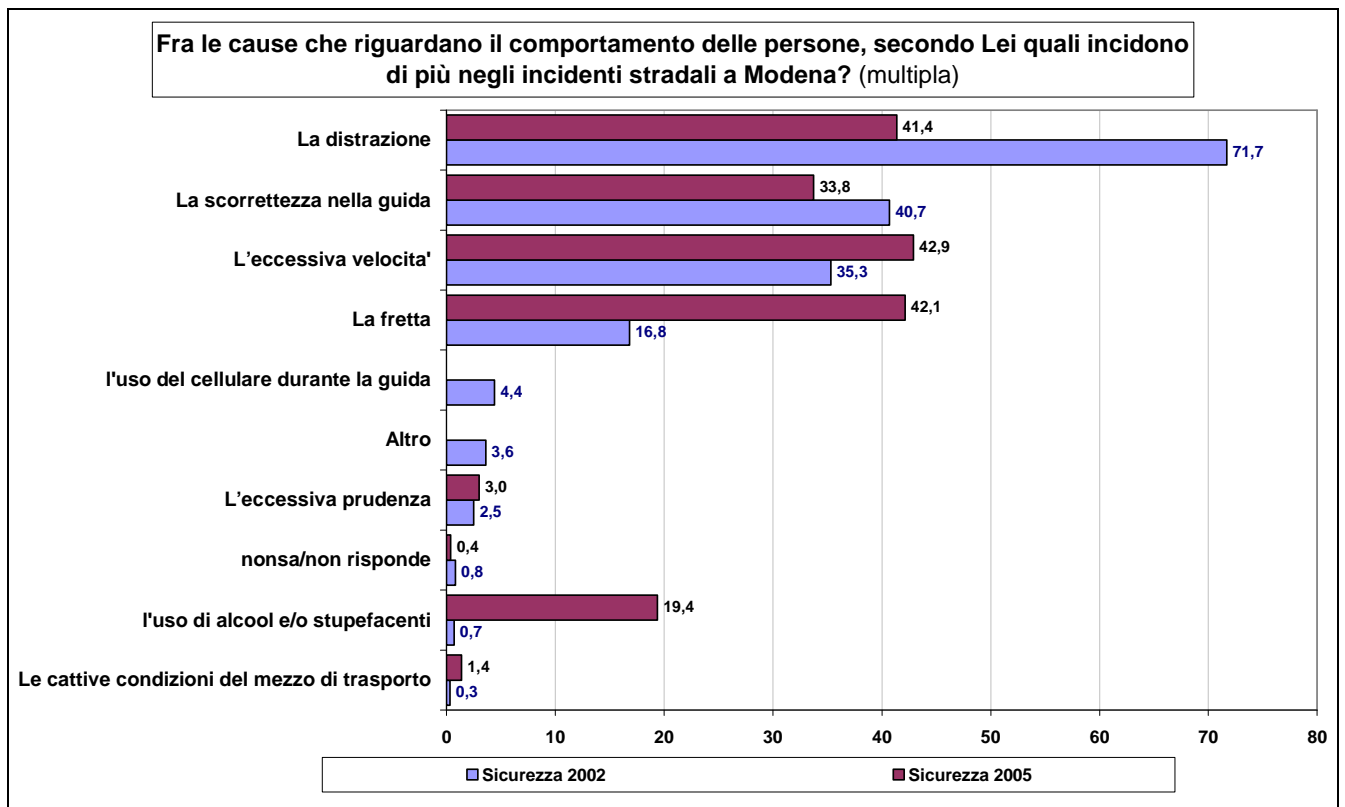
Raffrontando le interviste del 2002 e del 2005, tra le cause di carattere generale che provocano incidenti, la prima e preponderante è ritenuta quella “comportamentale”, il comportamento delle persone. Nel 2005 tuttavia essa registra una leggera flessione, mentre aumenta in modo rilevante la considerazione della quantità di traffico come causa d’incidenti. Anche le condizioni delle strade e le condizioni atmosferiche trovano nel 2005 maggior “credito” quali cause degli incidenti.



Considerando quindi il comportamento delle persone, cui gli intervistati attribuiscono responsabilità preponderante negli incidenti, la convinzione prevalente, e pressoché equivalente nei valori, attribuisce colpa all'eccessiva velocità, alla fretta e alla distrazione nella guida. Segue poi, nella "classifica" dei comportamenti ritenuti causa di incidenti stradali, la scorrettezza nella guida e, in misura più modesta, l'uso di alcool e stupefacenti. I più giovani (15-24 anni) e i 45-54enni pensano più degli altri che la distrazione sia una causa importante d'incidenti. Le donne e i 35-44enni indicano invece in misura maggiore l'eccessiva velocità.

d8 Quali comportamenti incidono di più' - multipla

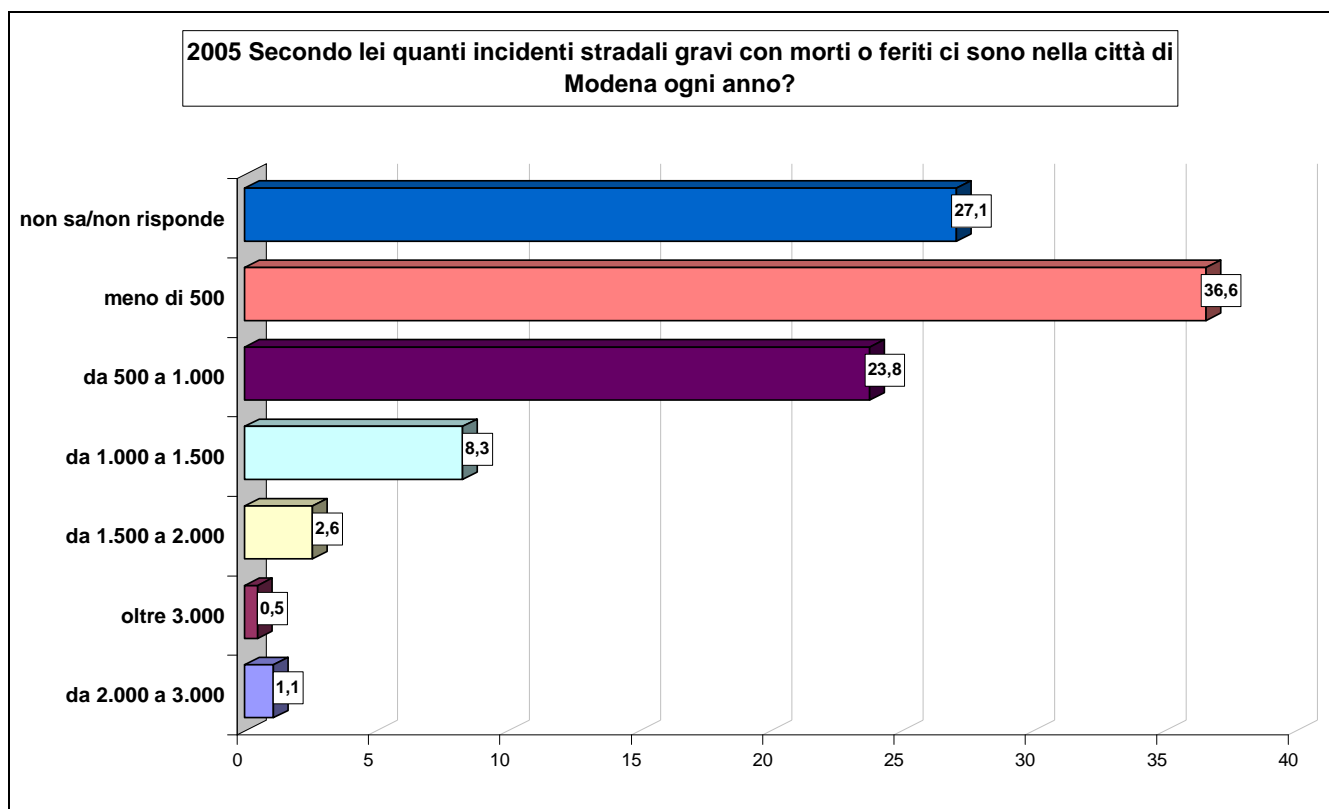
	Totale	Genere		Età						Scolarità		professione			
		M	F	15-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-70	Obbligo	Superiore	autonomo	dipendente	non lavoro	
d8.1 la distrazione	41,4	43,3	39,5	50,0	44,3	41,8	49,0	32,4	26,6	44,9	40,1	41,5	44,4	38,1	
d8.2 la scorrettezza nella guida	33,8	30,5	37,0	32,2	34,8	31,9	34,2	38,7	27,8	28,0	35,8	36,8	33,1	33,5	
d8.3 la fretta	42,1	40,3	43,9	41,1	37,3	44,0	45,0	43,7	40,5	46,7	40,4	43,4	41,9	42,0	
d8.4 l'eccessiva prudenza	3	4,3	1,7	2,2	3,8	3,8	2,7	2,8	1,3	3,3	2,9	2,8	3,0	3,0	
d8.5 l'eccessiva velocità	42,9	36,5	49,1	37,8	33,5	48,9	46,3	44,4	44,3	46,7	41,5	43,4	43,3	42,3	
d8.6 le cattive condizioni del mezzo di trasporto	1,4	2,0	0,7	2,2	1,9	0,5	2,0		2,5	2,8	0,9		1,4	1,8	
d8.7 l'uso di alcool e/o stupefacenti	19,4	17,1	21,6	21,1	20,9	14,3	20,8	21,1	20,3	21,5	18,6	17,9	18,5	20,8	
d8.8 non sa/non risponde	0,4	0,8				1,1			1,3		0,5		0,6	0,3	
Totale	Casi	800	397	403	90	158	182	149	142	79	214	586	106	363	331
	Risposte	1474	694	780	168	279	339	298	260	130	415	1059	197	675	602
	%	184,3	174,8	193,5	186,7	176,6	186,3	200	183,1	164,6	193,9	180,7	185,8	186	181,9



Nel 2002 si riteneva che fosse soprattutto la distrazione a provocare incidenti, mentre altri fattori comportamentali come la scorrettezza nella guida, l'eccessiva velocità e la fretta avevano incidenze significative, ma decisamente inferiori. Nel 2005 invece si attribuiscono "pesi" quasi equivalenti alla distrazione, all'eccessiva velocità e alla fretta (quest'ultima in particolare viene indicata in modo molto superiore al 2002), mentre alla scorrettezza nella guida viene attribuita una responsabilità un po' inferiore rispetto a tre anni prima. Emerge invece con significativo rilievo, nel 2005, l'idea che l'uso d'alcool e stupefacenti sia causa di incidenti stradali.

Livello di informazione dei modenesi sugli incidenti stradali nella loro città

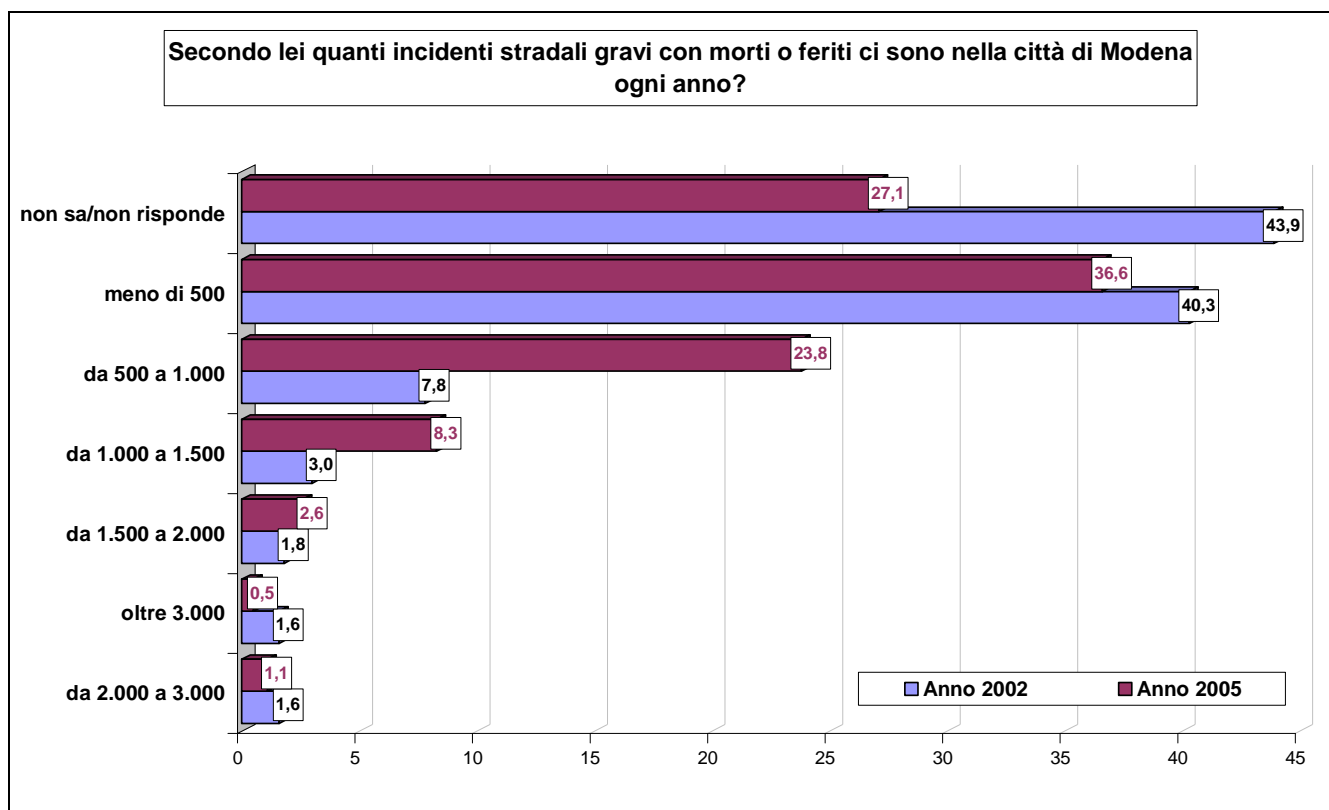
È stato poi chiesto agli intervistati di indicare quanti possono essere, in base alla loro conoscenza o percezione o semplice ipotesi, gli incidenti e le vittime annualmente a Modena. Domande difficili (da qui il numero alto di “non sa, non risponde”) e non certo tese a misurare il livello di informazione, ma piuttosto a cogliere quanto la sensazione diffusa della gravità del fenomeno è vicina ai dati della realtà; in altri termini a verificare se l'incidentalità stradale è un problema sottovalutato o meno nella percezione o conoscenza dei cittadini.



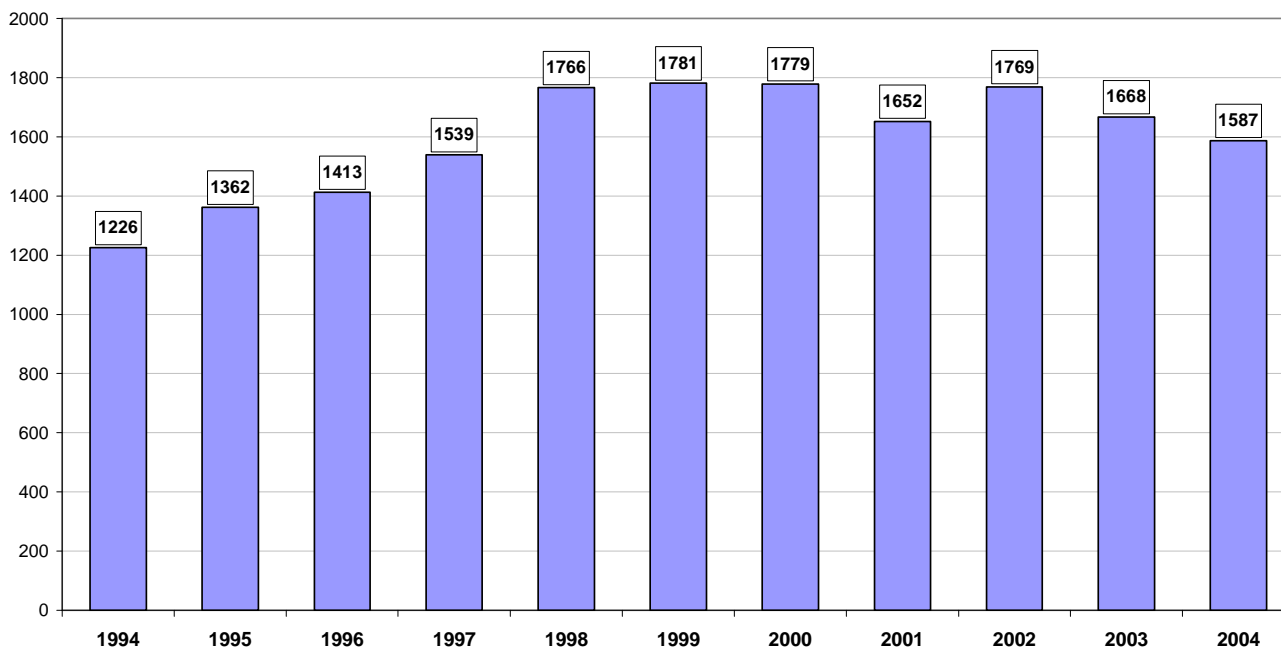
Molti degli intervistati (soprattutto le donne, i meno giovani e chi ha scolarità più bassa) non hanno idea del numero di incidenti gravi che accadono in città ogni anno. Tra chi invece da una risposta numerica, l'idea prevalente, specie tra i maschi, è che siano meno di 500. Una parte abbastanza consistente di intervistati pensa che gli incidenti siano tra 500 e 1.000 (ne sono convinti soprattutto i giovani 15-24enni), un'altra parte di cittadini (numericamente assai inferiore) ritiene che siano tra 1.000 e 1.500 (anche in questo caso soprattutto i più giovani), mentre è decisamente marginale chi ritiene che a Modena vi possano essere più di 1.500 incidenti gravi all'anno.

d9 Secondo lei quanti incidenti stradali gravi con morti o feriti ci sono nella città di Modena ogni anno?

		Totale	Genere		Età						Scolarità		professione			
			M	F	15-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-70	Obbligo	Superiore	autonomo	dipendente	non lavoro	
	meno di 500	%	36,6	42,6	30,8	31,1	37,3	39,0	37,6	33,8	39,2	30,4	38,9	42,5	38,6	32,6
	da 500 a 1000	%	23,8	23,9	23,6	35,6	28,5	20,9	18,8	21,1	21,5	20,6	24,9	25,5	21,5	25,7
	da 1000 a 1500	%	8,3	8,6	7,9	14,4	9,5	10,4	4,0	8,5	1,3	5,1	9,4	5,7	9,9	7,3
	da 1500 a 2000	%	2,6	2,8	2,5	5,6	0,6	2,7	4,0	2,8		2,3	2,7	1,9	2,8	2,7
	da 2000 a 3000	%	1,1	1,0	1,2	1,1	1,9	1,6	1,3			1,4	1,0		1,9	0,6
	oltre 3000	%	0,5	1,0			1,9		0,7				0,7	0,9	0,6	0,3
	non sa	%	27,1	20,2	34,0	12,2	20,3	25,3	33,6	33,8	38,0	40,2	22,4	23,6	24,8	30,8
Totale	n		800	397	403	90	158	182	149	142	79	214	586	106	363	331
	%		100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

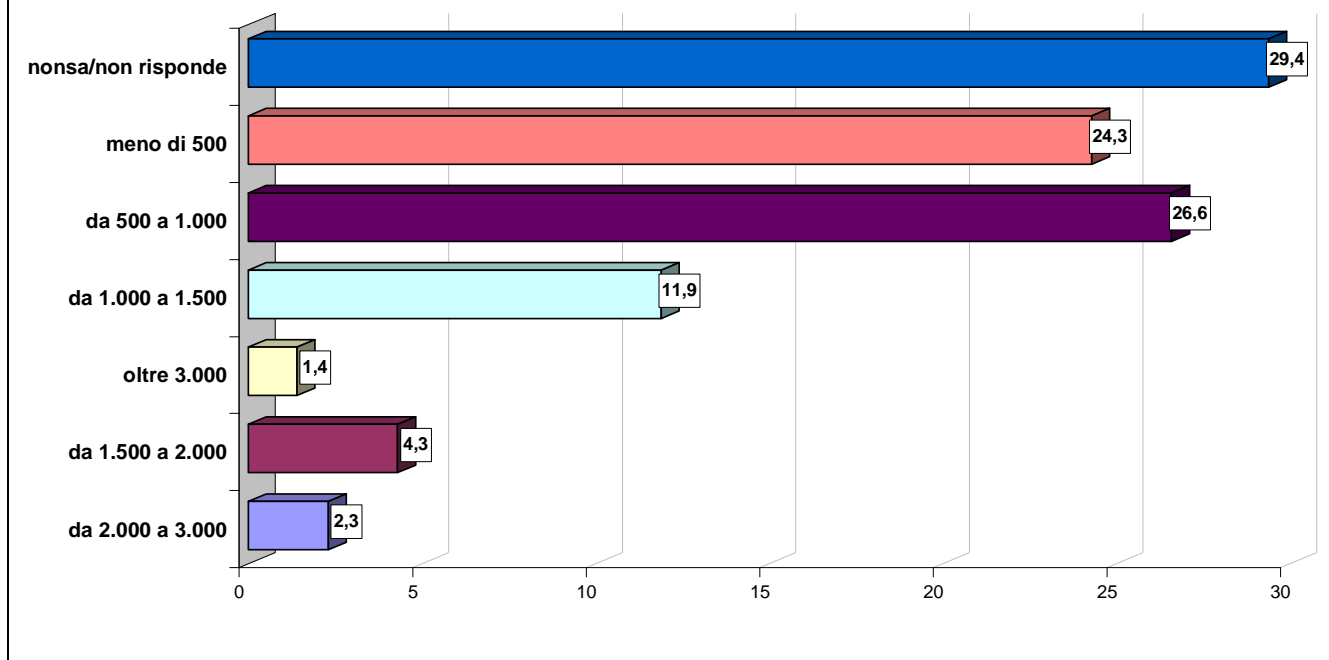


Numero assoluto incidenti con almeno un ferito nel decennio 1994-2004



Rispetto al 2002, nel 2005 diminuisce nettamente il numero di chi non si sente in grado di rispondere. Si modifica anche, nel complesso, la percezione relativa al numero di incidenti: nel 2005 si tende a stimare il numero di incidenti annuali in numero superiore al 2002. Un percezione che tende senz'altro di più nella direzione dei dati reali, pur rimanendone distante. Infatti, come riassume il grafico dei dati oggettivi sugli incidenti con almeno un ferito nel decennio 1994-2004, si può constatare che il numero di incidenti gravi per tre anni (dal 1994 al 1996) è compreso tra i 1.000 e i 1.500, mentre per tutti gli altri anni si colloca tra i 1.500 e i 2.000. La realtà è quindi piuttosto distante dalle percezioni della gran parte degli intervistati, registrando un numero di incidenti gravi superiore alle loro ipotesi.

2005 Quanti sono invece secondo lei i feriti in incidenti stradali nella città di Modena ogni anno?

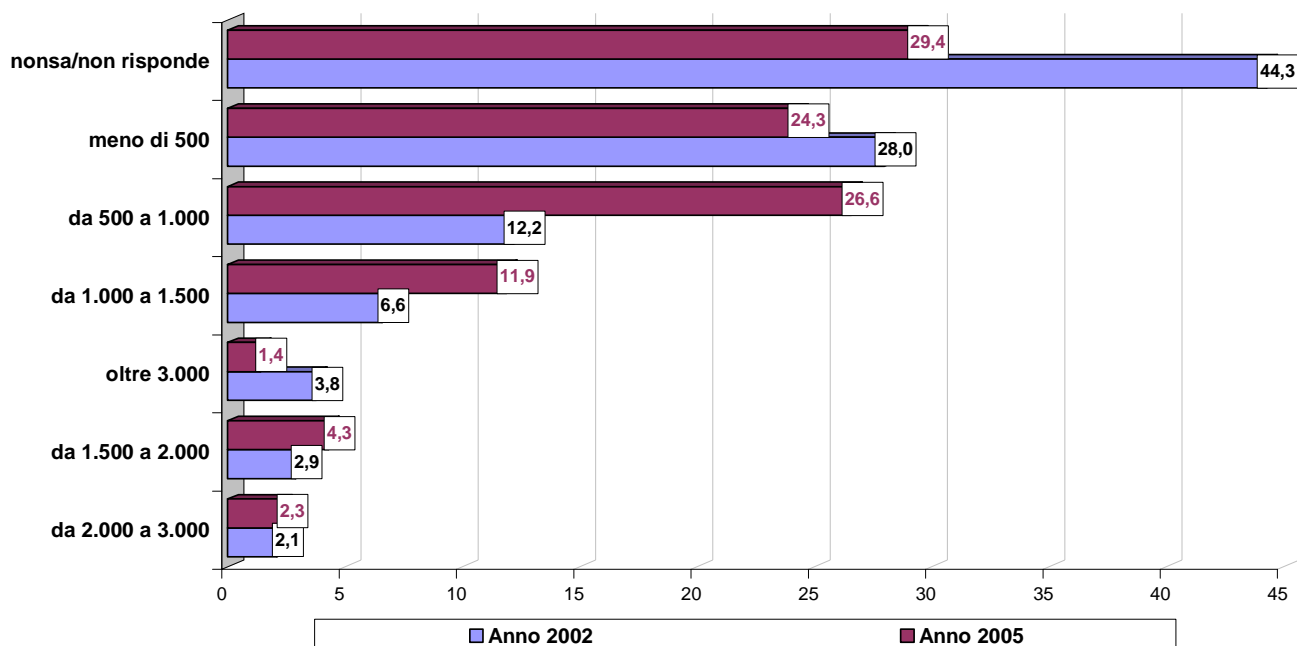


Molti non si sentono in grado di rispondere alla domanda relativa al numero di feriti per incidenti stradali che ogni anno si registra a Modena (soprattutto le donne, i meno giovani e chi ha scolarità più bassa, come nella precedente domanda sul numero di incidenti). Tra chi risponde prevale l'idea che i feriti siano da 500 a 1.000 (specie da parte dei più giovani 15-24enni). In quantità rilevante gli intervistati pensano che i feriti siano meno di 500 all'anno, mentre una parte più ridotta di cittadini pensa che i feriti siano da 1.000 a 1.500 (specie tra i 25-34enni). E' minoritaria l'idea che i feriti possano essere più di 1.500 l'anno.

d10 Quanti sono invece secondo lei i feriti in incidenti stradali nella città di Modena

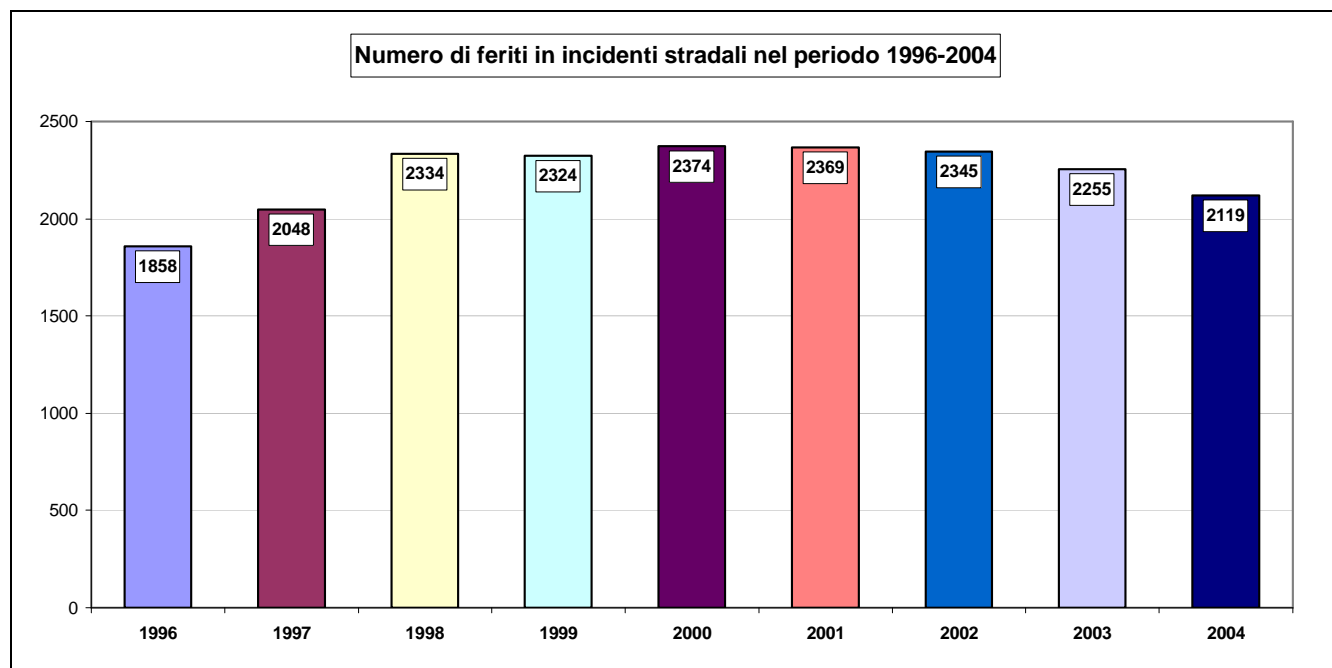
	Totale	Genere		Età						Scolarità		professione			
		M	F	15-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-70	Obbligo	Superiore	autonomo	dipendente	non lavoro	
meno di 500	% 24,3	26,7	21,8	27,8	21,5	24,7	20,1	26,1	29,1	21,5	25,3	26,4	22,3	25,7	
da 500 a 1000	% 26,6	26,2	27,0	32,2	26,6	30,2	23,5	24,6	21,5	22,0	28,3	27,4	28,4	24,5	
da 1000 a 1500	% 11,9	12,6	11,2	16,7	18,4	12,6	10,7	7,0	2,5	7,9	13,3	8,5	13,8	10,9	
da 1500 a 2000	% 4,3	6,3	2,2	7,8	3,2	3,8	4,0	4,9	2,5	2,8	4,8	5,7	4,1	3,9	
da 2000 a 3000	% 2,3	3,0	1,5	1,1	3,8	2,7	1,3	2,8		1,9	2,4	3,8	2,5	1,5	
oltre 3000	% 1,4	2,0	0,7	1,1	2,5	1,1	0,7	0,7	2,5	2,3	1,0	2,8	1,1	1,2	
non sa	% 29,1	22,9	35,2	13,3	24,1	24,7	38,9	33,8	40,5	41,1	24,7	25,5	27,3	32,3	
non risponde	% 0,3	0,3	0,2				0,7		1,3	0,5	0,2		0,6		
Totale	n	800	397	403	90	158	182	149	142	79	214	586	106	363	331
	%	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Quanti sono invece secondo lei i feriti in incidenti stradali nella città di Modena ogni anno?



Tra 2002 e 2005 si conferma anche in questo caso (come per la precedente domanda sul numero degli incidenti), una netta diminuzione nel 2005 di chi non sa o non vuole rispondere e un significativo incremento nella stima del numero dei feriti: nel 2005 si pensa che i feriti negli incidenti stradali a Modena siano in numero più alto di quanto si pensava nel 2002.

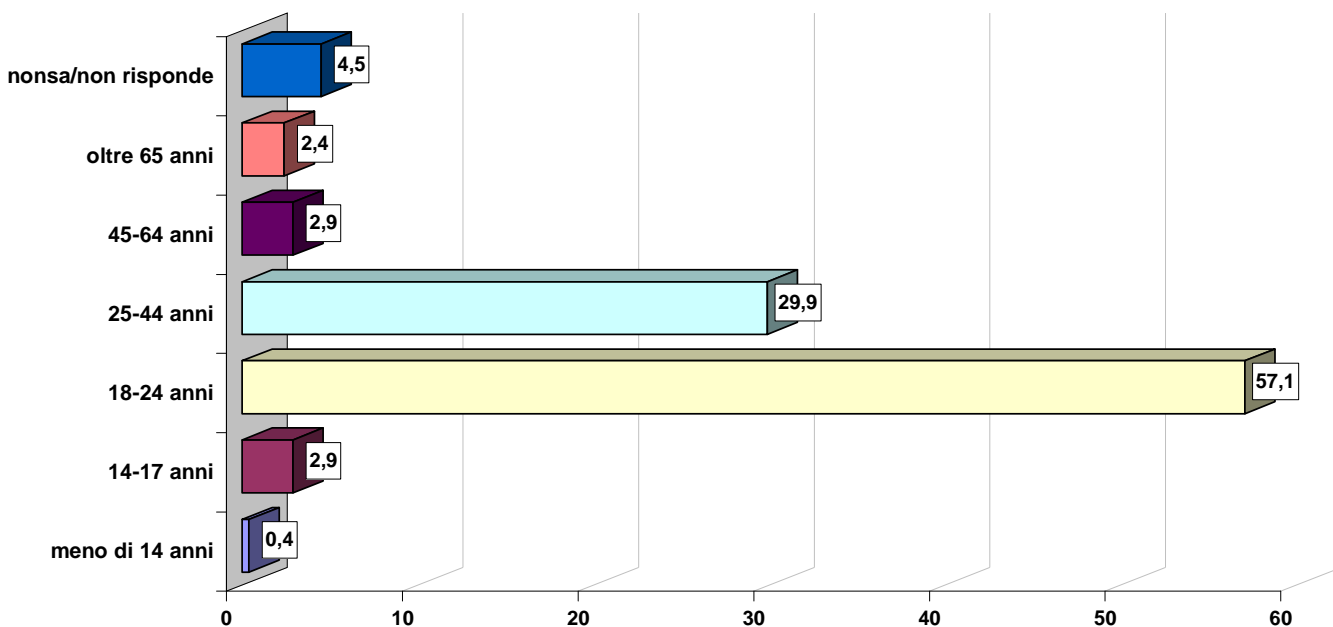
Anche in questo caso la percezione è comunque ancora lontana dalla realtà in quanto i dati reali dei feriti in incidenti stradali nel periodo 1996-2004 varia in un intervallo fra 1858 e 2374 casi, quindi mediamente ben oltre l'ipotesi degli intervistati.

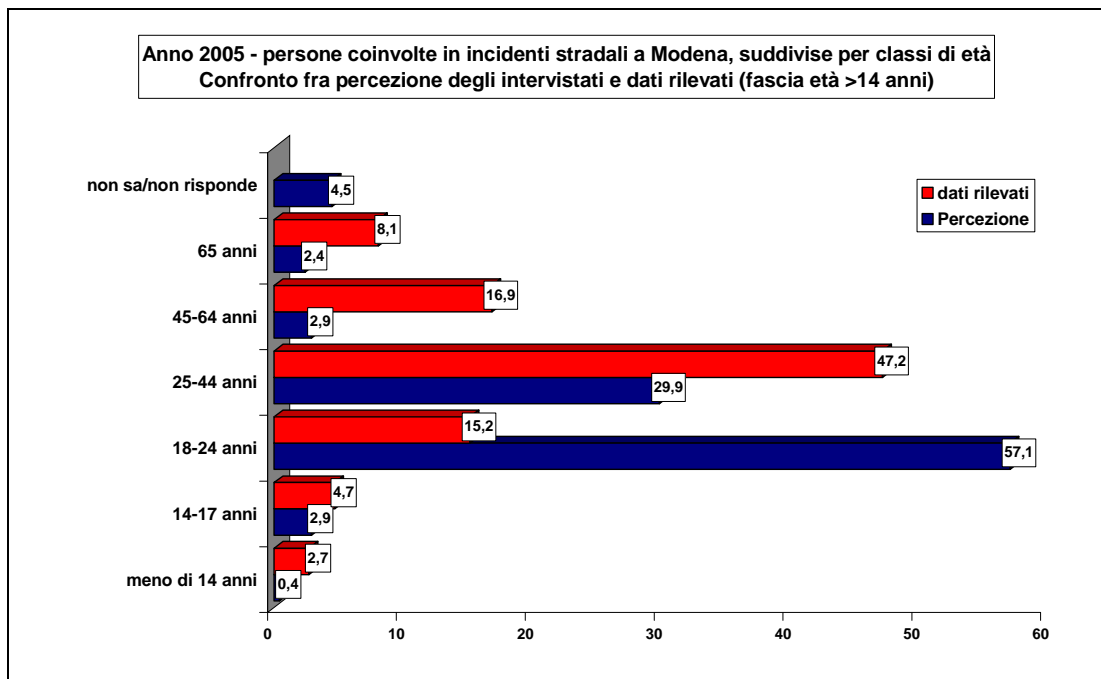


Chi sono le vittime degli incidenti stradali a Modena

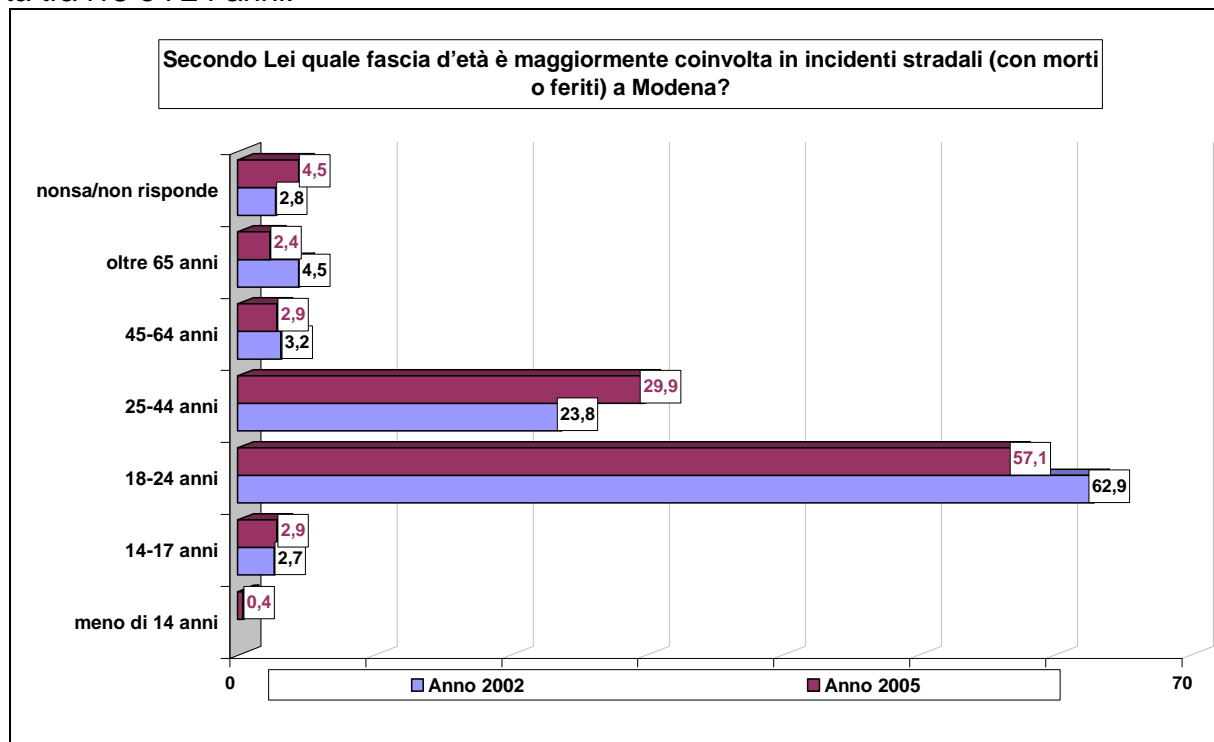
È stata poi chiesta un'altra stima relativa alle tipologie di persone e di luoghi maggiormente soggetti ad incidenti stradali; anche in questo caso per cogliere quanto la percezione o il luogo comune siano vicini o meno alla realtà e dunque quanto questo pre-giudizio o non conoscenza possa divenire elemento negativo nella mobilità collettiva.

2005 Secondo Lei quale fascia d'età è maggiormente coinvolta in incidenti stradali (con morti o feriti) a Modena?



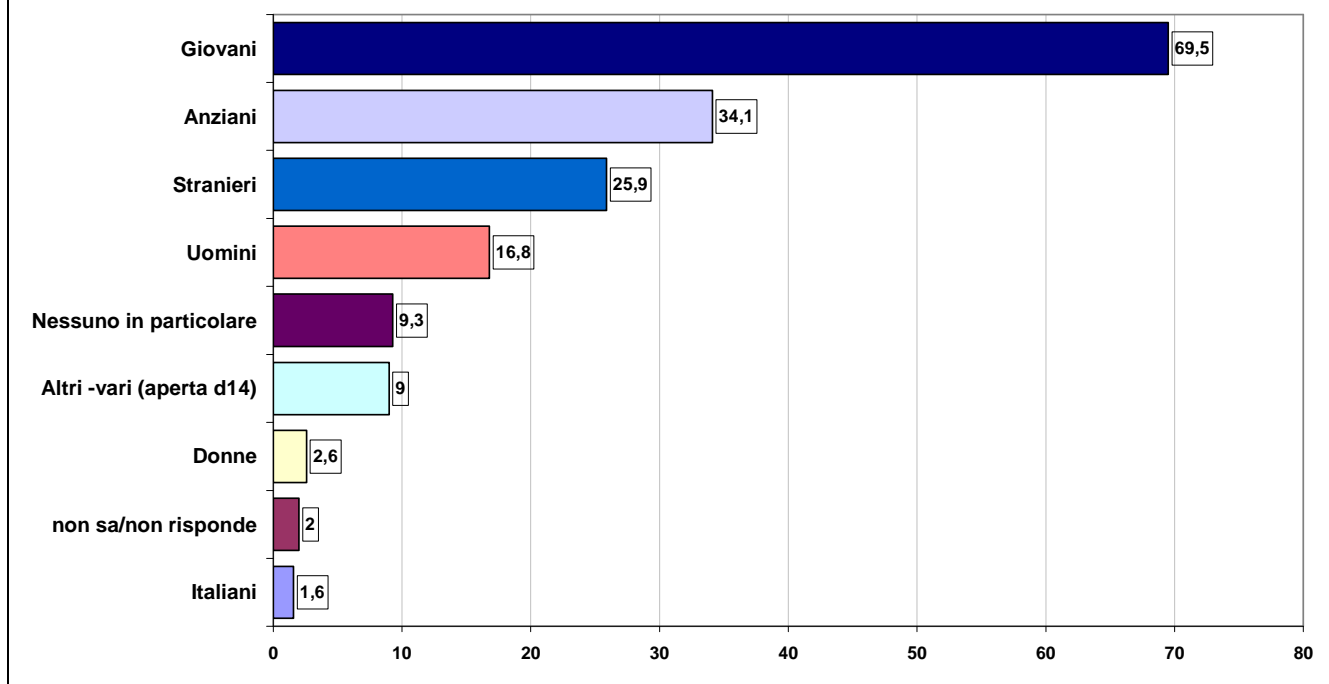


La percezione relativa alle persone coinvolte in incidenti stradali, pone al primo posto i giovani tra i 18 e i 24 anni. In realtà i più coinvolti negli incidenti sono nella fascia d'età 25-44 anni, seguiti da coloro che hanno un'età tra i 45 e i 64 anni. I più giovani sono in realtà al terzo posto, in quanto soggetti coinvolti in incidenti stradali, seguiti dagli over 65 e dagli adolescenti. Dunque il maggior numero di incidenti coinvolge la fascia di età di centralità sociale, persone che lavorano, che si spostano frequentemente. Indubbiamente l'incidente che riguarda un giovane crea un impatto emotivo più forte, lascia un segno nella memoria collettiva più marcato e per questo le indicazioni si concentrano così nettamente nella fascia di età tra i 18 e i 24 anni.



Il raffronto tra 2002 e 2005 dimostra ancora una volta che nel 2002 la percezione si distanziava dalla realtà in modo più marcato che nel 2005, indicando nei più giovani i principali protagonisti degli incidenti (cosa non vera, come abbiamo visto).

2005 Secondo lei, vi sono soggetti che, in generale, hanno comportamenti di guida pericolosi - (d13 accorpata a d14 Aperta) - multipla



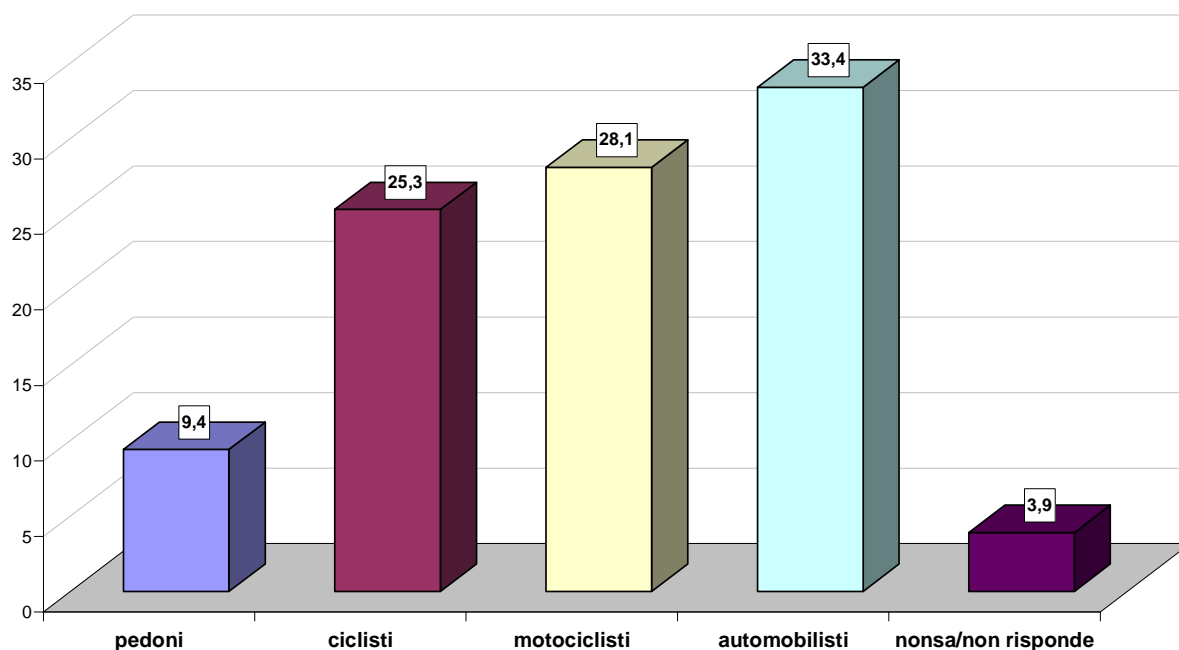
d13 - d14 Quali soggetti sono a rischio di incidenti - multipla con domanda aperta_14

	Totale	Genere		Età						Scolarità		professione		
		M	F	15-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-70	Obbligo	Superiore	autonomo	dipendente	non lavoro
Uomini	% 16,8	14,4	19,1	10,0	22,2	17,6	16,8	17,6	10,1	11,7	18,6	18,9	16,8	16,0
Donne	% 2,6	3,0	2,2	4,4	3,8	3,3	1,3	1,4	1,3	1,9	2,9	3,8	2,8	2,1
Giovani	% 69,5	69,5	69,5	74,4	66,5	70,3	70,5	69,0	67,1	65,0	71,2	63,2	72,2	68,6
Anziani	% 34,1	33,2	35,0	42,2	42,4	30,2	30,9	32,4	26,6	29,9	35,7	29,2	33,3	36,6
Italiani	% 1,6	1,8	1,5	4,4	1,9	1,6	1,3	0,7		2,8	1,2		1,9	1,8
Stranieri	% 25,9	26,2	25,6	16,7	20,9	25,8	30,2	31,0	29,1	28,0	25,1	27,4	25,6	25,7
Nessuno in particolare/tutti allo stesso modo	% 9,3	7,8	10,7	8,9	5,7	10,4	8,7	9,9	13,9	14,5	7,3	13,2	6,9	10,6
Altri -vari (aperta d14)	% 9	9,3	8,7	6,7	10,1	8,2	9,4	8,5	11,4	10,3	8,5	8,5	10,7	7,3
non sa	% 1,9	2,5	1,2	1,1		1,6	1,3	2,1	7,6	2,8	1,5	3,8	0,6	2,7
non risponde	% 0,1	0,3		1,1							0,2		0,3	
Totale														
Casi	800	397	403	90	158	182	149	142	79	214	586	106	363	331
Risposte	1366	667	699	153	274	308	254	245	132	357	1009	178	621	567
%	170,8	168	173,4	170	173,4	169,2	170,5	172,5	167,1	166,8	172,2	167,9	171,1	171,3

L'idea prevalente tra gli intervistati (compresi i diretti interessati) è che i giovani siano i soggetti con comportamenti di guida più pericolosi, quindi a rischio di incidenti. Seguono gli anziani, indicati soprattutto dai giovani come "pericolosi" alla guida, poi gli stranieri (ritenuti pericolosi soprattutto dai 55-64enni) e gli uomini (rispetto alle donne).

Le donne sono scarsamente indicate fra i soggetti che hanno comportamenti di guida pericolosi, a conferma del superamento di vecchi pregiudizi del passato.

2005 E quali persone sono maggiormente vittima di incidenti stradali a Modena?

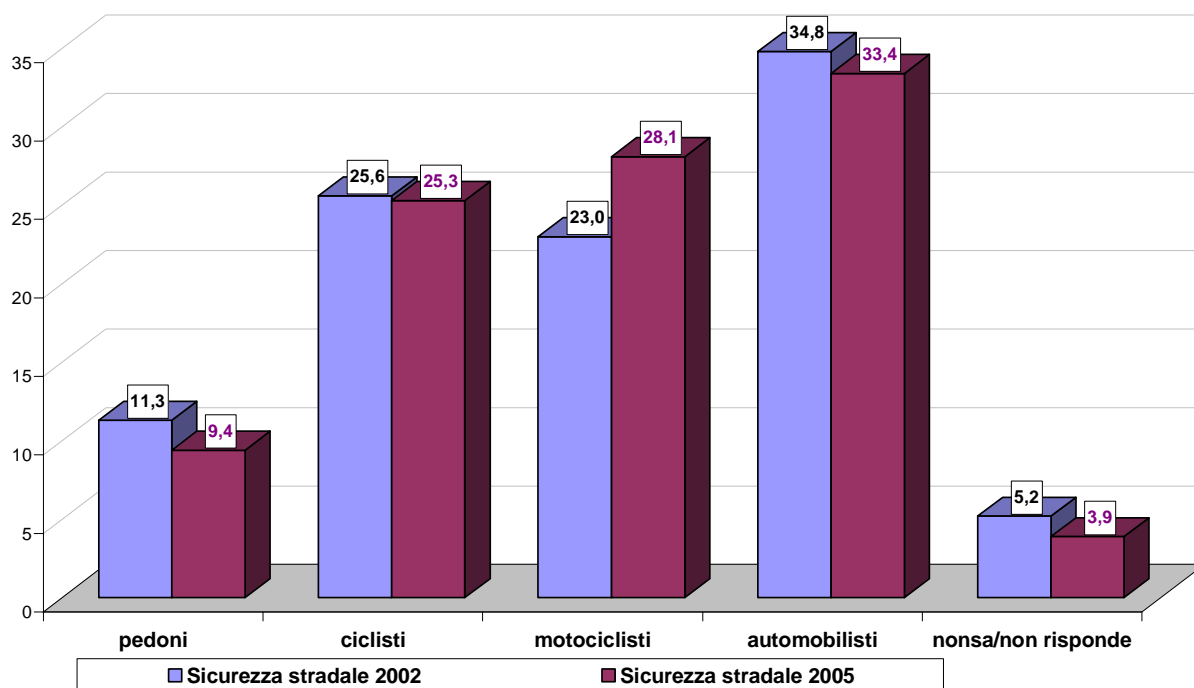


Quanto alle vittime degli incidenti stradali, le opinioni degli intervistati si dividono in modo abbastanza equilibrato (pur con diverse accentuazioni a seconda dell'età di chi risponde) tra automobilisti (specie per i 25-34enni), motociclisti (specie per i più giovani e più anziani) e ciclisti, seguiti a distanza dai pedoni. Le risposte fornite nel 2002 non si distanziavano in modo sostanziale da quelle del 2005.

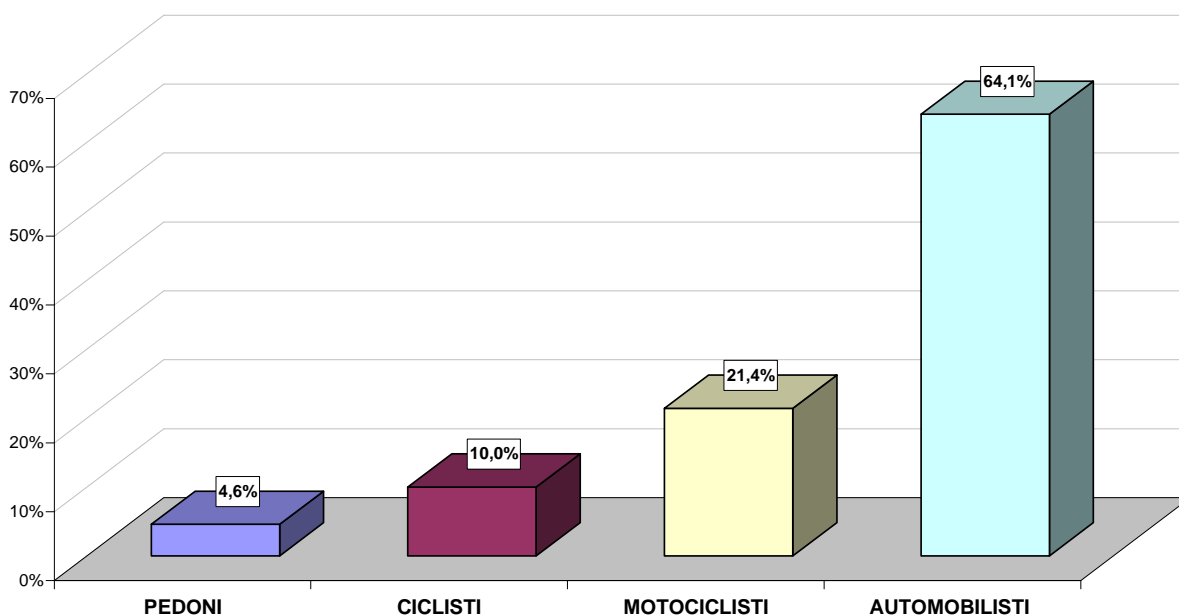
d15 secondo lei, quali persone sono maggiormente vittime di incidenti stradali a Modena

		Totale	Genere		Età						Scolarità		professione			
			M	F	15-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-70	Obbligo	Superiore	autonomo	dipendente	non lavoro	
	pedoni	%	9,4	8,3	10,4	11,1	10,8	11,0	7,4	8,5	6,3	8,9	9,6	8,5	9,9	9,1
	ciclisti	%	25,3	24,4	26,1	20,0	21,5	27,5	31,5	24,6	22,8	20,6	27,0	21,7	26,4	25,1
	motociclisti	%	28,1	29,0	27,3	36,7	21,5	25,8	23,5	34,5	34,2	33,2	26,3	27,4	24,2	32,6
	automobilisti	%	33,4	34,8	32,0	31,1	43,7	31,3	33,6	27,5	30,4	32,7	33,6	34,9	36,1	29,9
	non sa	%	3,5	3,0	4,0	1,1	2,5	4,4	4,0	3,5	5,1	4,2	3,2	7,5	2,8	3,0
	non risponde	%	0,4	0,5	0,2					1,4	1,3	0,5	0,3		0,6	0,3
Totale	n		800	397	403	90	158	182	149	142	79	214	586	106	363	331
	%		100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

E quali persone sono maggiormente vittima di incidenti stradali a Modena?

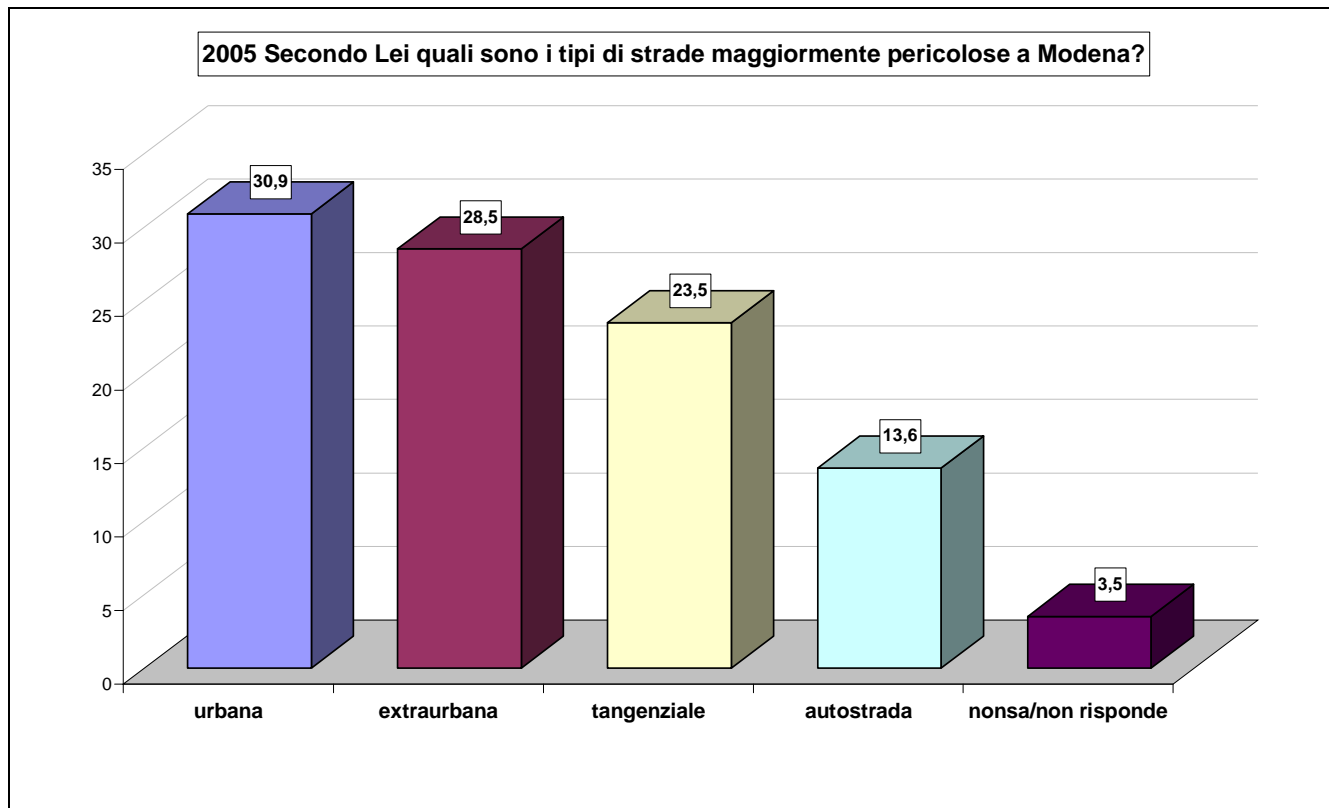


Vittime di incidenti stradali a Modena nel 2004



I dati reali del 2004, attestano che le vittime degli incidenti sono soprattutto tra gli automobilisti (64%), molto meno tra i motociclisti (21,4%) e i ciclisti (10%) e poco tra i pedoni (4,6%).

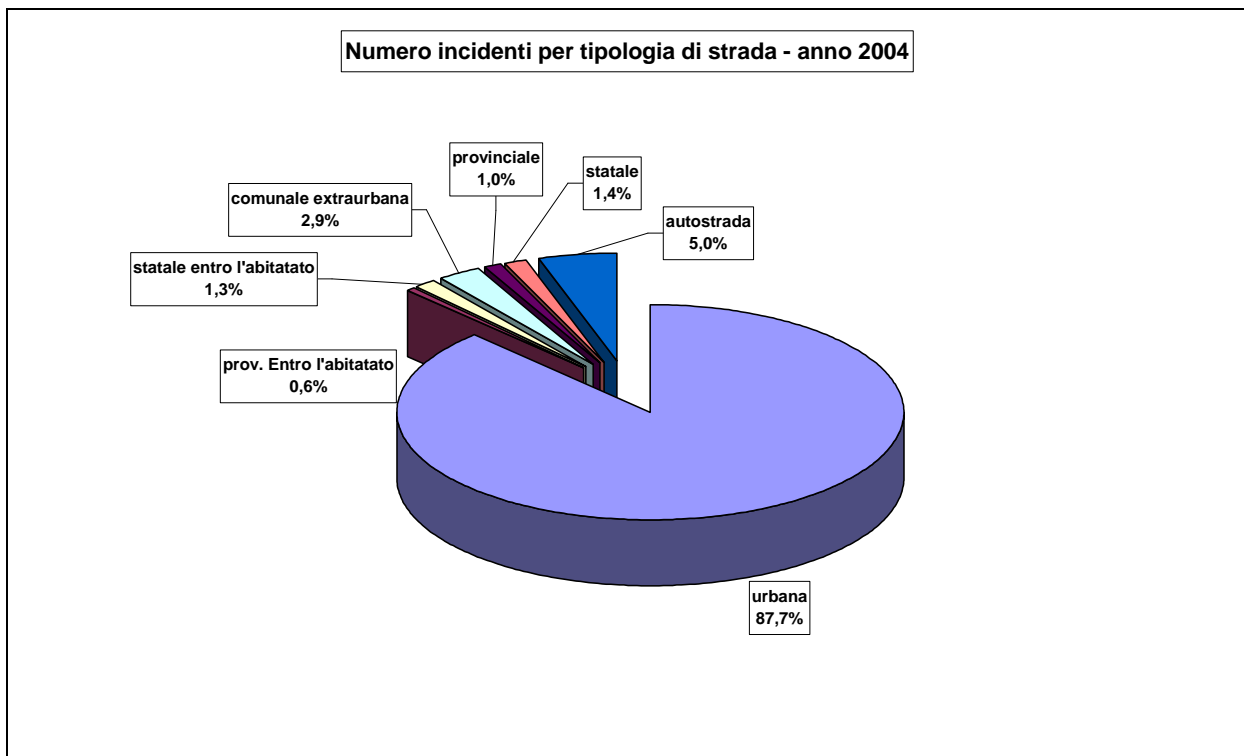
Anche in questo caso dunque la realtà è piuttosto distante dalla percezione; quest'ultima sembrerebbe influenzata particolarmente dal mezzo o dalla sua solidità per cui la stabilità dell'automobile rispetto a moto e biciclette viene colta come elemento determinante nel preservare da incidenti. In effetti concorrono altri aspetti (velocità, quantità in circolazione ecc.) che incidono nella modalità e tipologia degli incidenti.



d16 secondo lei quali sono i tipi di strade maggiormente pericolose a Modena

	Totale	Genere		Età						Scolarità		professione			
		M	F	15-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-70	Obbligo	Superiore	autonomo	dipendente	non lavoro	
urbana	% 30,9	34,8	27,0	35,6	39,9	33,5	27,5	22,5	22,8	27,1	32,3	39,6	33,6	25,1	
extraurbana	% 28,5	32,5	24,6	32,2	34,2	31,9	28,9	23,2	13,9	23,4	30,4	30,2	32,8	23,3	
tangenziale	% 23,5	15,1	31,8	18,9	16,5	19,8	30,2	28,2	30,4	23,8	23,4	18,9	19,3	29,6	
autostrade	% 13,6	14,4	12,9	11,1	8,9	11,0	10,1	21,1	25,3	20,6	11,1	7,5	11,8	17,5	
non sa	% 3,4	3,0	3,7	2,2	0,6	3,8	3,4	4,2	7,6	4,7	2,9	2,8	2,5	4,5	
non risponde	% 0,1	0,3						0,7		0,5		0,9			
Totale	n	800	397	403	90	158	182	149	142	79	214	586	106	363	331
	%	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

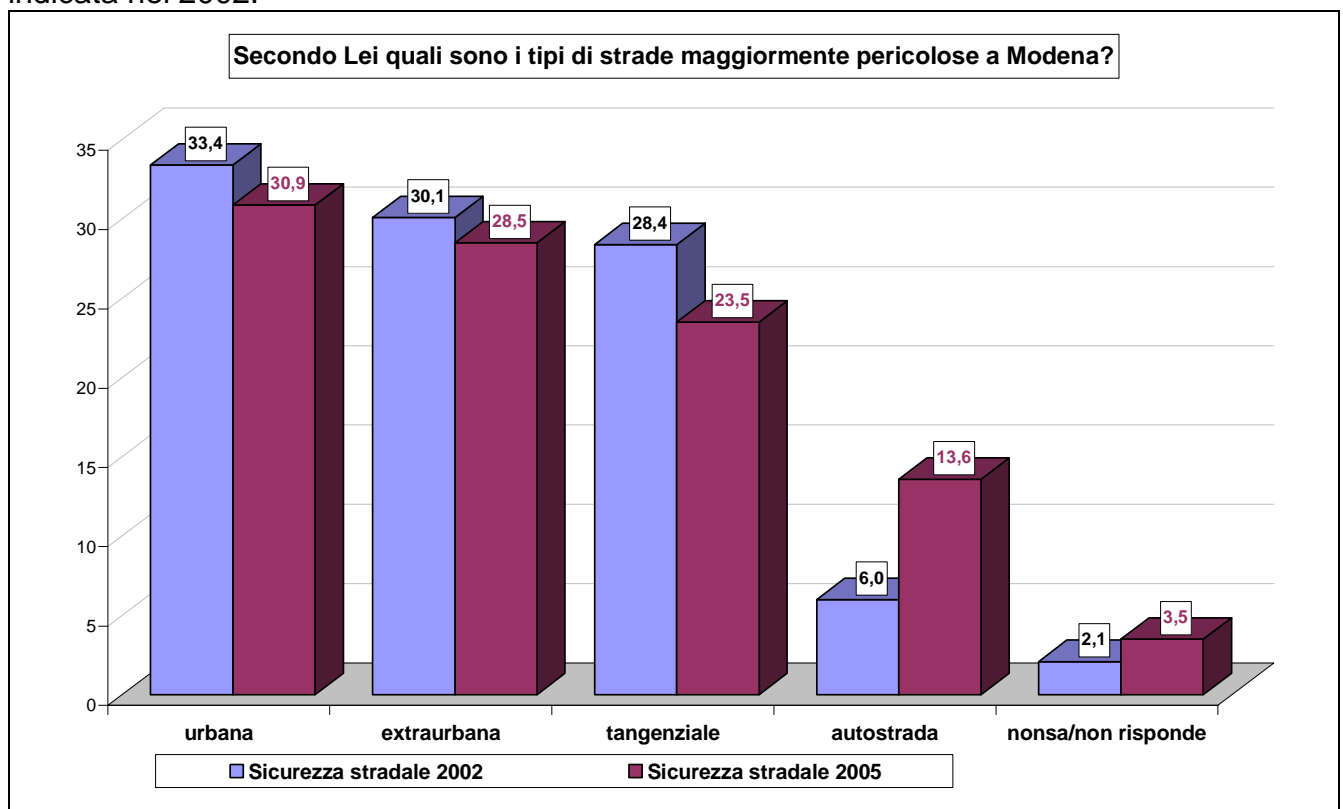
Le strade urbane sono ritenute maggiormente pericolose dalla maggioranza degli intervistati (specie i 25-34enni), seguite subito dopo da quelle extraurbane. Al terzo posto viene indicata la tangenziale (soprattutto dalle donne, dai 45-54enni e dai 65-70enni). Le autostrade sono ritenute pericolose soprattutto dai più anziani.



I dati sugli incidenti, attestano che quasi il 90% di essi avviene sulle strade urbane, che si dimostrano, in tal senso oggettivamente e di gran lunga le più pericolose.

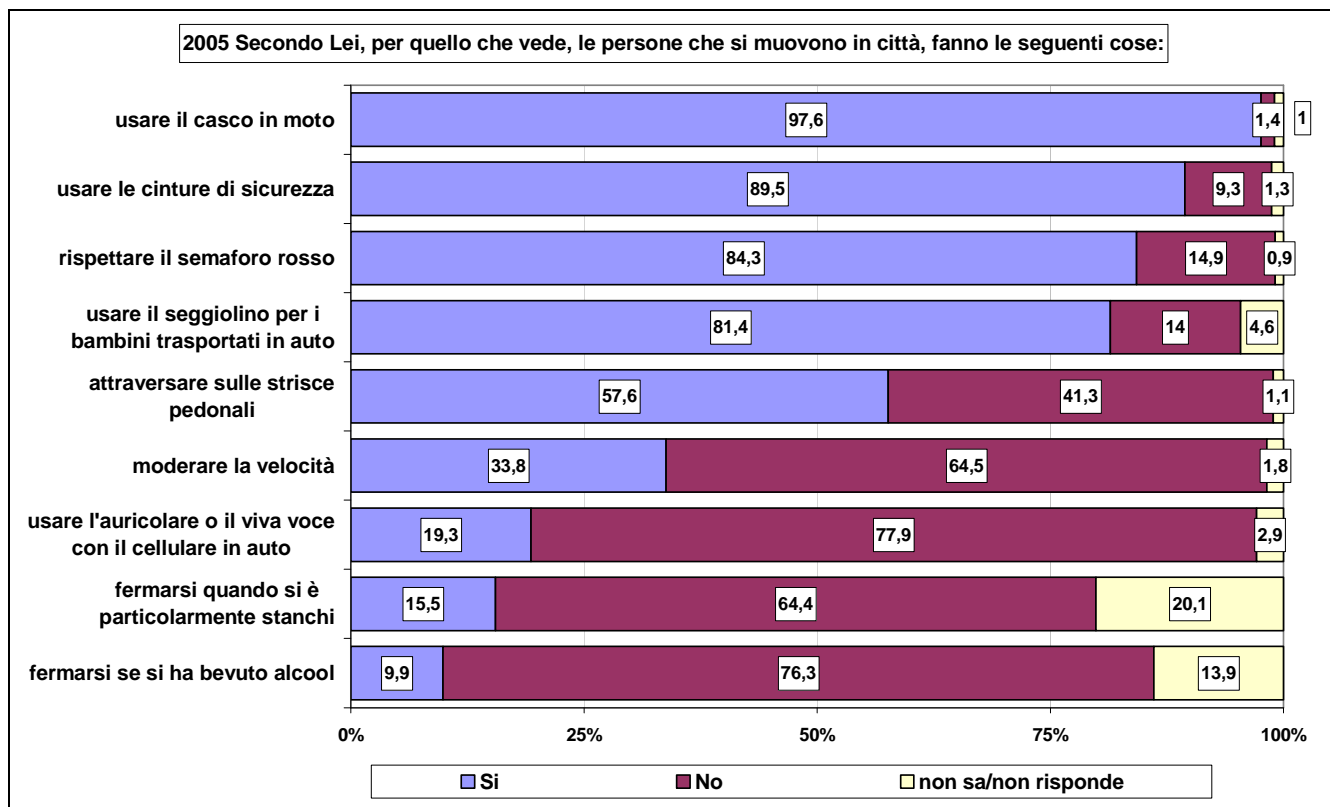
La concentrazione percentuale nella voce "strada urbana" degli incidenti reali è notevolmente superiore a quella indicata dagli intervistati, a conferma che anche sulla tipologia di strade pericolose la percezione si discosta molto dalla realtà.

Rispetto alla rilevazione del 2002 si registra un aumento delle indicazioni sulla pericolosità delle autostrade. Le altre variazioni percentuali non incidono sulla gerarchia di pericolosità già indicata nel 2002.



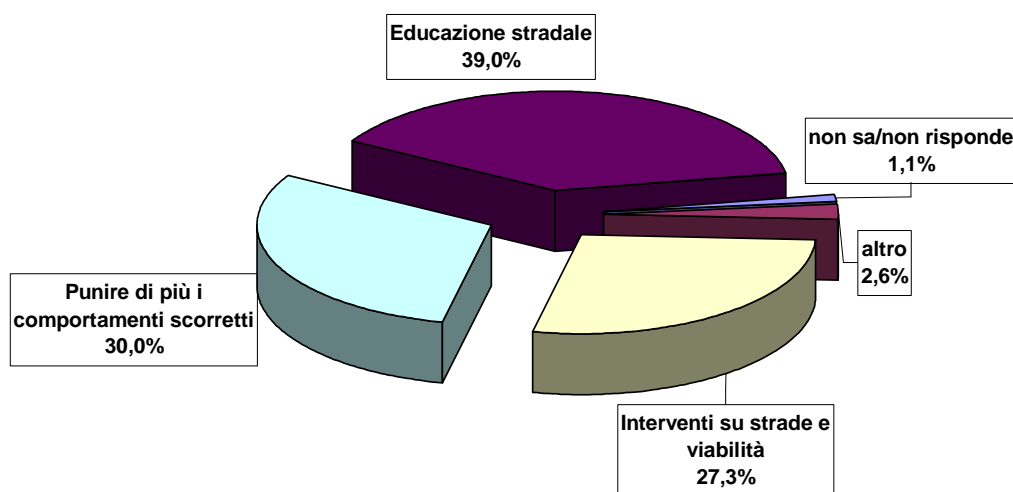
I CITTADINI E LA SICUREZZA STRADALE

La successiva domanda è stata posta in terza persona, perché tesa a cogliere una valutazione sui comportamenti collettivi piuttosto che individuali. Ciò anche per ottenere una risposta più aderente alla realtà in quanto è di frequente più facile dichiarare un comportamento sociale piuttosto che personale.



La percezione degli intervistati, riguardo i comportamenti più idonei per scongiurare il pericolo di incidenti, coglie che è notevolmente diffusa l'abitudine all'uso del casco in moto, delle cinture di sicurezza e dell'uso del seggiolino per il trasporto dei bambini in auto. Anche il rispetto del semaforo rosso viene ritenuto molto diffuso. Più dubbia è invece l'abitudine all'attraversamento sulle strisce pedonali. Peraltro sembra assai poco diffusa la propensione alla moderazione della velocità, all'uso dell'auricolare per parlare al cellulare, a fermarsi quando si è stanchi oppure si ha bevuto alcool.

2005 Per aumentare la sicurezza stradale a Modena, secondo Lei dove bisogna intervenire Prima di tutto?



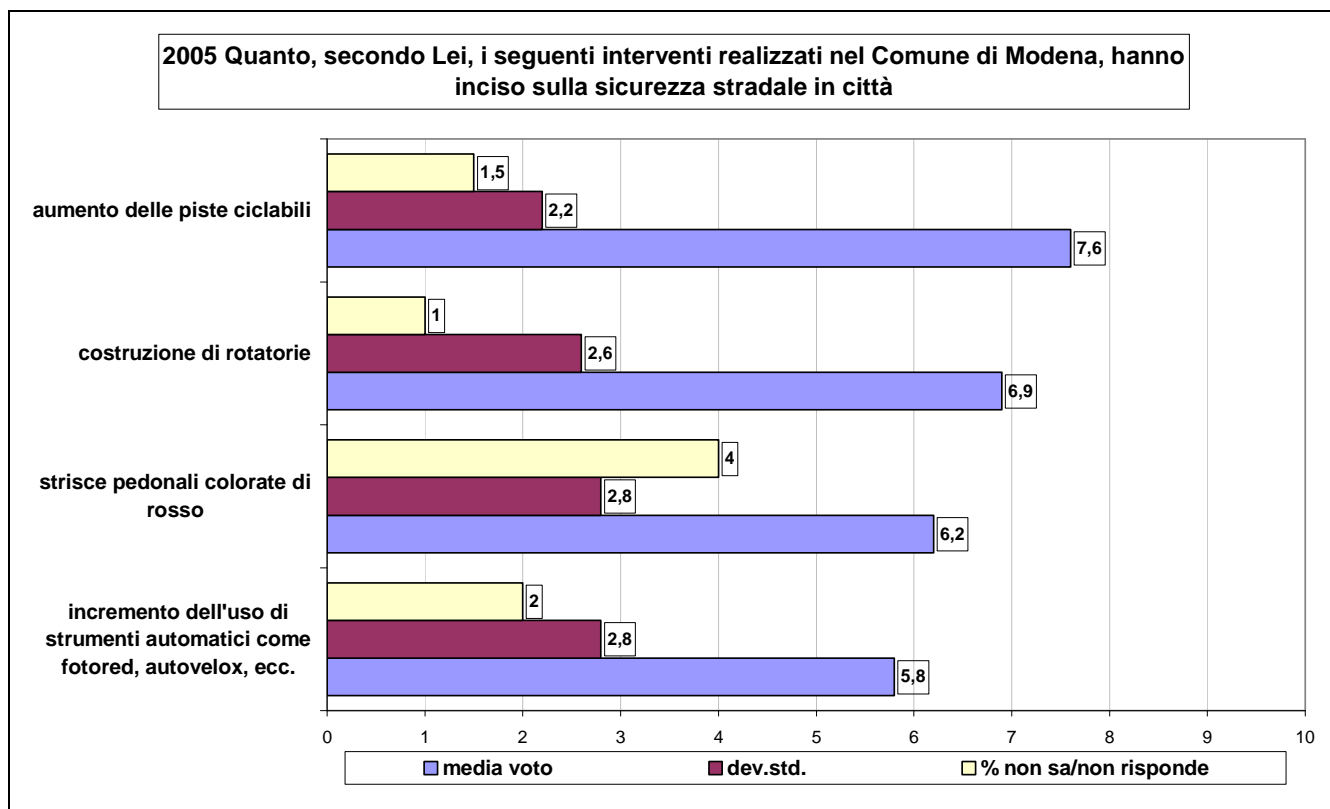
d18 Per aumentare la sicurezza stradale a Modena, secondo Lei dove bisogna intervenire Prima di tutto?

		Totale	Genere		Età						Scolarità		professione		
			M	F	15-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-70	Obbligo	Superiore	autonomo	dipendente	non lavoro
Punire di più i comportamenti scorretti	%	30	29,0	31,0	27,8	31,6	25,8	34,2	29,6	31,6	32,7	29,0	27,4	31,1	29,6
Educazione stradale	%	39	37,3	40,7	26,7	40,5	40,7	40,9	38,7	43,0	36,4	39,9	43,4	38,0	38,7
Interventi su strade e viabilità	%	27,3	29,7	24,8	41,1	27,8	29,1	21,5	27,5	16,5	25,2	28,0	27,4	27,5	26,9
Altro	%	2,6	2,3	3,0	2,2		3,3	3,4	2,8	5,1	3,3	2,4	1,9	2,8	2,7
non sa	%	1	1,5	0,5	2,2		1,1		0,7	3,8	1,9	0,7		0,6	1,8
non risponde	%	0,1	0,3						0,7		0,5				0,3
Totale	n	800	397	403	90	158	182	149	142	79	214	586	106	363	331
	%	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Riguardo gli interventi per migliorare la sicurezza stradale, i giudizi si distribuiscono tra fare più educazione stradale (39%), punire di più le scorrettezze (30%) e intervenire su strade e viabilità (27,3%). Spicca il giudizio dei più giovani (15-24 anni) che in misura assai superiore agli altri ritengono prioritari interventi sulla viabilità piuttosto che sull'educazione.

Insomma tra intervento educativo, repressivo e strutturale è come se gli intervistati sottolineassero non tanto una priorità quanto la contemporaneità delle azioni. Agire su più piani perché non vi è un solo elemento risolutivo, perché la sicurezza stradale si ottiene con interventi in diverse direzioni.

Il giudizio sulle iniziative in favore della sicurezza sulle strade

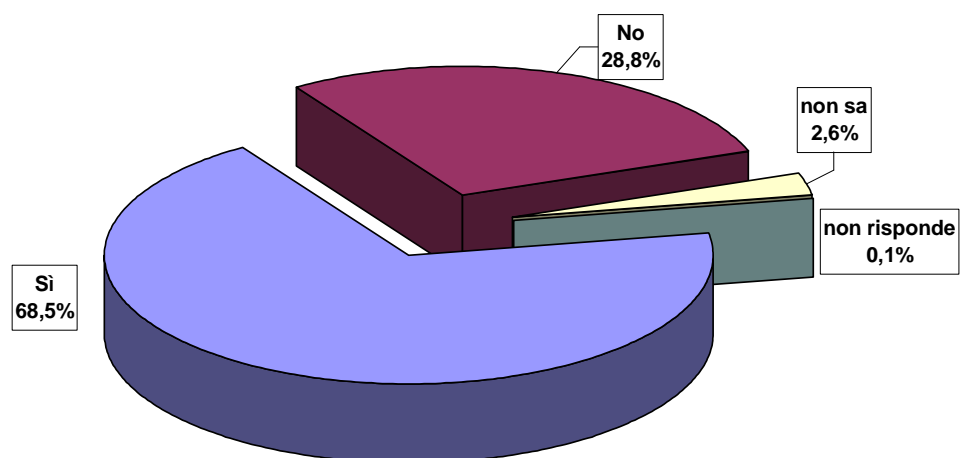


Valutando con un voto da 1 a 10 gli interventi realizzati dal Comune di Modena per migliorare la sicurezza stradale, gli intervistati danno la preferenza all'aumento delle piste ciclabili (voto medio: 7,6); al secondo posto la costruzione di rotatorie (media 6,9); al terzo le strisce pedonali colorate di rosso (media 6,2); al quarto e ultimo l'uso di strumenti per la rilevazione elettronica di infrazioni, come fotored e autovelox (voto medio 5,8).

Si conferma dunque che alcuni interventi strutturali come le piste ciclabili e le rotatorie sono percepiti anche come contributi alla sicurezza stradale.

Più incerto il dato relativo a fotored e autovelox dove gli intervistati si dividono in tre gruppi con valutazioni diverse: il 44% esprime un voto tra 7 e 10 quindi sostanzialmente ritiene positivo l'uso di questi strumenti per la sicurezza; il 26% di parere contrario esprime un voto tra 1 e 4; il 27% dichiara un accordo o una contrarietà moderate, con qualche dubbio, esprimendo voto 5 e 6.

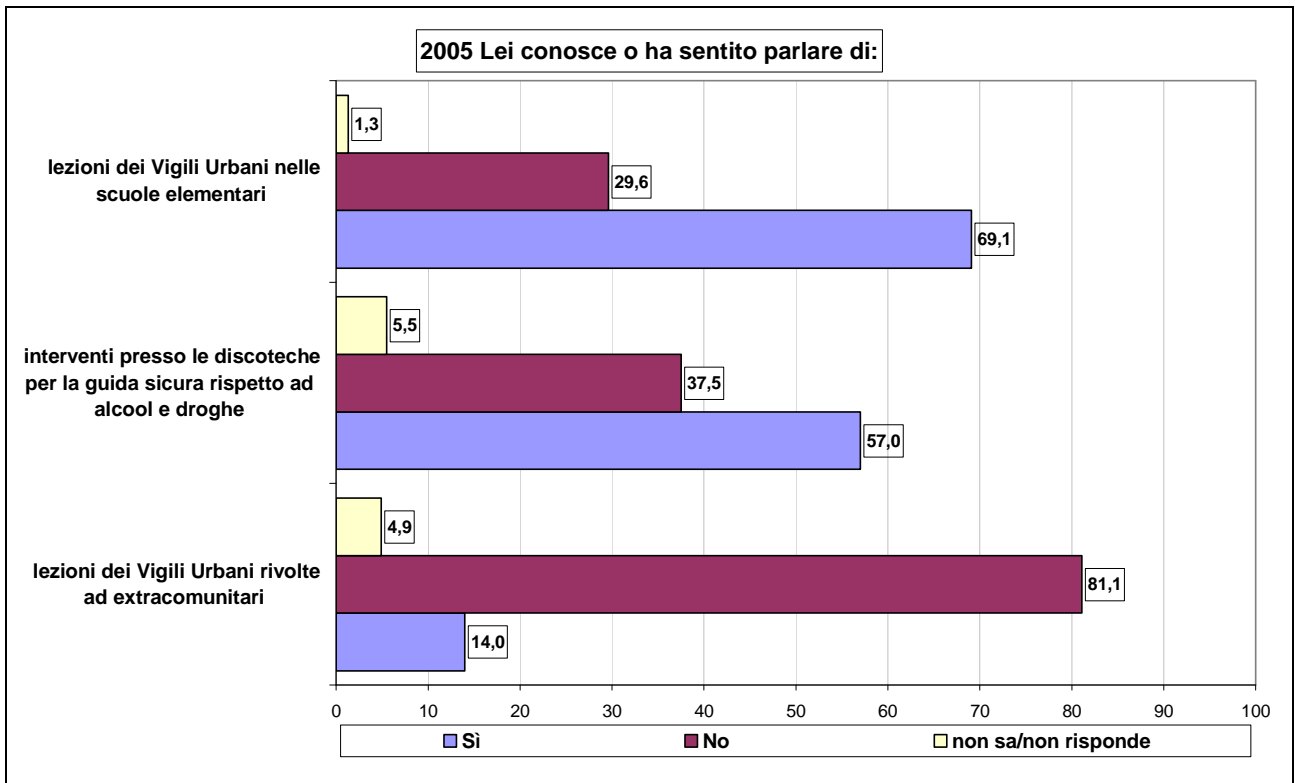
2005 Secondo lei, l'introduzione della patente a punti ha migliorato i comportamenti alla guida in città?



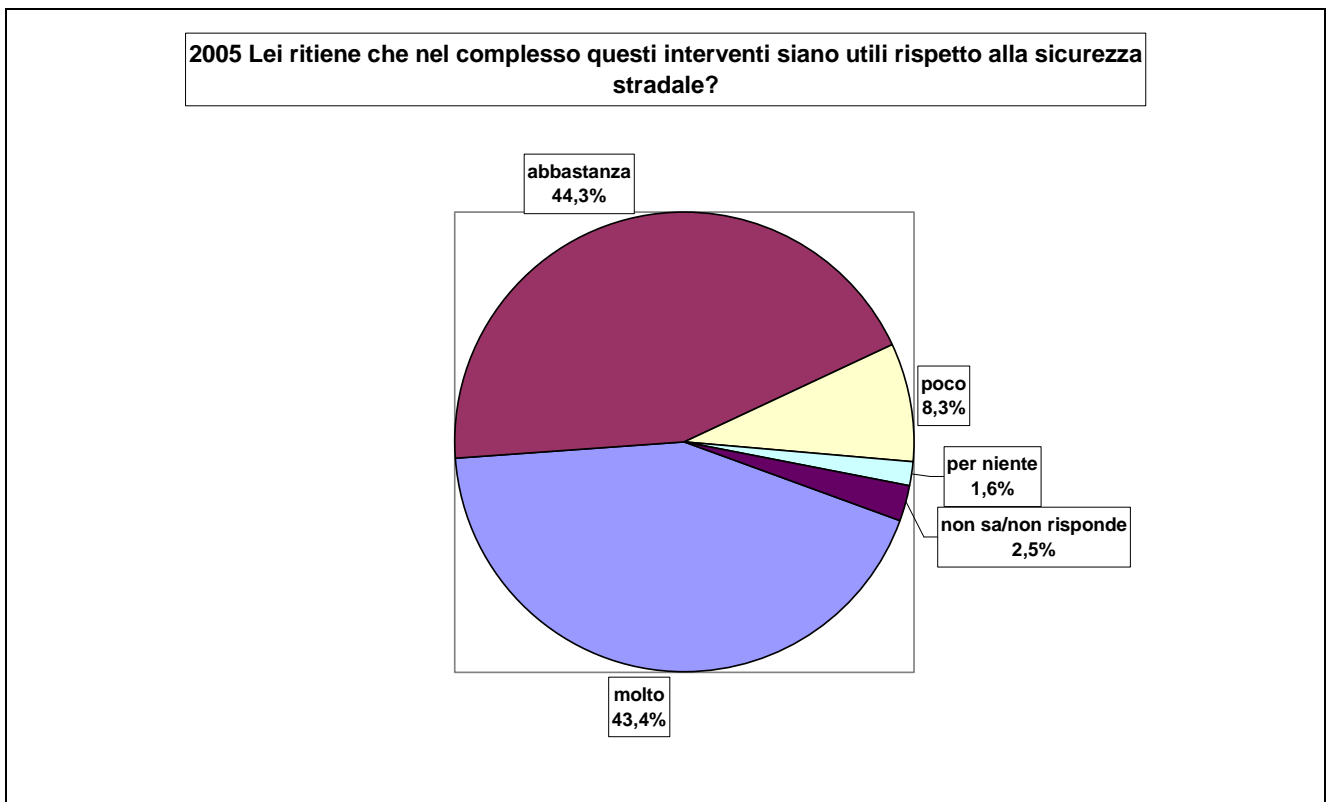
E' opinione abbastanza diffusa (circa per il 70% degli intervistati, con un "picco" dell'80% tra i più giovani, di 15-24 anni) che la patente a punti abbia avuto effetti positivi per la sicurezza stradale. Quasi un 30% pensa invece che non sia così, con una punta particolare di scetticismo nella fascia d'età 45-54 anni).

d20 Secondo lei, l'introduzione della patente a punti ha migliorato i comportamenti alla guida in città?

		Totale	Genere		Età					Scolarità		professione				
			M	F	15-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-70	Obbligo	Superiore	autonomo	dipendente	non lavoro	
	Sì	%	68,5	70,3	66,7	80,0	69,0	65,9	60,4	71,1	70,9	67,3	68,9	65,1	66,7	71,6
	No	%	28,8	28,7	28,8	18,9	30,4	31,3	34,9	25,4	25,3	29,0	28,7	32,1	30,6	25,7
	non sa	%	2,6	0,8	4,5	1,1	0,6	2,7	4,7	2,8	3,8	3,3	2,4	2,8	2,8	2,4
	non risponde	%	0,1	0,3						0,7		0,5				0,3
Totale	n		800	397	403	90	158	182	149	142	79	214	586	106	363	331
	%		100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100



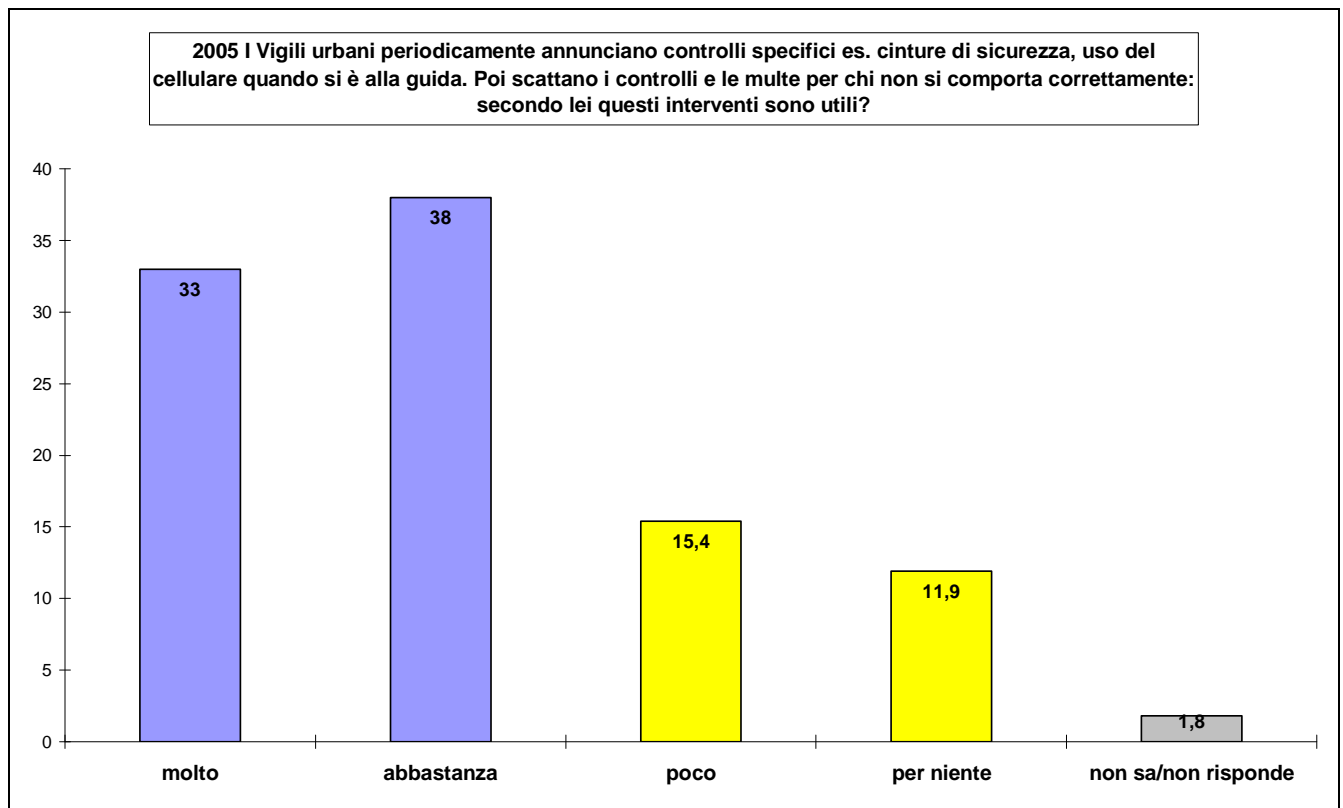
E' piuttosto conosciuta l'attività di educazione stradale dei vigili nella scuola elementare. Anche gli interventi di informazione/prevenzione sulla guida sicura presso le discoteche, sono abbastanza conosciuti. Meno conosciute sono invece le lezioni rivolte agli stranieri.



Il giudizio sull'utilità di questi interventi è decisamente positivo, con quasi l'88% degli intervistati che li valuta abbastanza o molto utili. La convinzione dell'utilità è più accentuata tra i più anziani (dai 55 ai 70 anni), mentre lo scetticismo è più diffuso tra i giovani tra 15 e 24 anni.

d22 Lei ritiene che nel complesso questi interventi siano utili rispetto alla sicurezza stradale?

d22 Lei ritiene che nel complesso questi interventi siano utili rispetto alla sicurezza stradale?		Totale	Genere		Età						Scolarità		professione		
			M	F	15-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-70	Obbligo	Superiore	autonomo	dipendente	non lavoro
molto	%	43,4	41,1	45,7	32,2	35,4	45,1	45,0	49,3	54,4	45,3	42,7	36,8	45,7	42,9
abbastanza	%	44,3	44,8	43,7	45,6	48,7	44,0	43,6	41,5	40,5	40,7	45,6	53,8	42,4	43,2
poco	%	8,3	10,6	6,0	16,7	12,0	6,0	7,4	5,6	2,5	8,9	8,0	6,6	7,7	9,4
per niente	%	1,6	1,3	2,0	4,4	1,9	1,6	0,7	1,4		0,9	1,9		1,9	1,8
non saprei	%	2	1,8	2,2	1,1	1,9	2,7	2,7	1,4	1,3	3,3	1,5	2,8	1,7	2,1
non risponde	%	0,5	0,5	0,5			0,5	0,7	0,7	1,3	0,9	0,3		0,6	0,6
Totale	n	800	397	403	90	158	182	149	142	79	214	586	106	363	331
	%	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
indice		77,7	76,3	79	69	73,5	79,1	79,3	80,7	84,5	78,8	77,3	77,2	78,4	77



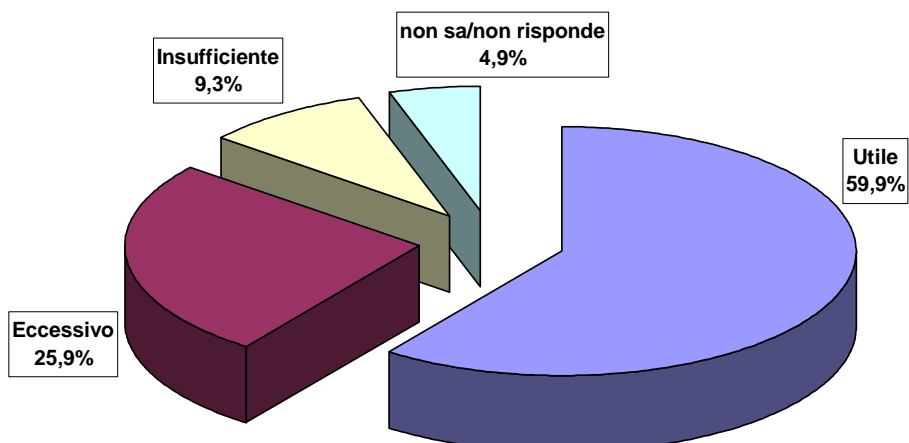
C'è notevole convinzione anche riguardo l'utilità dei controlli "mirati" effettuati periodicamente dai vigili per contrastare particolari infrazioni.

Il grado di convinzione tende a crescere al crescere dell'età degli intervistati.

d23 Periodici controlli dei Vigili - informazione poi multe

d23 I Vigili urbani periodicamente annunciano che a partire dal tal giorno si faranno controlli specifici, ad esempio sull'uso delle cinture di sicurezza, oppure sull'uso del cellulare quando si è alla guida. Secondo Lei questi interventi sono utili?			Totale	Genere		Età						Scolarità		professione		
				M	F	15-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-70	Obbligo	Superiore	autonomo	dipendente	non lavoro
	molto	%	33	32,7	33,3	21,1	27,2	34,1	30,2	38,0	51,9	43,0	29,4	29,2	32,8	34,4
	abbastanza	%	38	37,5	38,5	45,6	36,7	36,8	40,9	35,9	32,9	33,6	39,6	34,0	38,3	39,0
	poco	%	15,4	15,4	15,4	18,9	24,7	12,6	15,4	11,3	6,3	11,7	16,7	22,6	15,4	13,0
	per niente	%	11,9	12,3	11,4	14,4	10,1	14,3	12,1	13,4	3,8	9,3	12,8	14,2	11,6	11,5
	non saprei	%	1,3	1,5	1,0		1,3	1,6	0,7	0,7	3,8	1,4	1,2		1,4	1,5
	non risponde	%	0,5	0,5	0,5			0,5	0,7	0,7	1,3	0,9	0,3		0,6	0,6
Totale	n		800	397	403	90	158	182	149	142	79	214	586	106	363	331
	%		100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
indice			64,7	64,3	65,1	57,9	60,7	64,3	63,6	66,8	80,1	71	62,4	59,5	64,8	66,2

2005 In alcuni quartieri residenziali di Modena (es. via Barchetta, via Cimabue, zona musicisti) sono state introdotte le cosiddette zone 30, con strettoie, cunette ed altri ostacoli. Lei ritiene che per i quartieri residenziali a Modena sia:

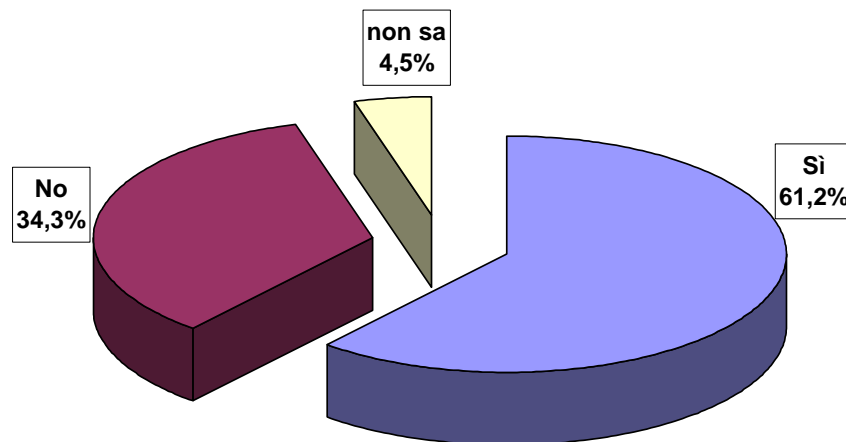


Gli interventi sulla viabilità di alcuni quartieri residenziali, con l'introduzione delle cosiddette "zone 30", sono ritenuti utili dal 60% degli intervistati (con una punta del 70% tra chi ha 55-64 anni), mentre il 26% li considera eccessivi (con accentuazione soprattutto tra i più giovani). C'è anche un 9,3% che li considera insufficienti, con particolare evidenza tra chi ha 35-44 anni.

d24 In alcuni quartieri residenziali di Modena sono state introdotte le cosiddette zone 30. Lei ritiene che per i quartieri residenziali a Modena sia:

		Totale	Genere		Età						Scolarità		professione			
			M	F	15-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-70	Obbligo	Superiore	autonomo	dipendente	non lavoro	
	Utile	%	60	56,9	63,0	52,2	58,9	60,4	59,1	69,0	55,7	60,7	59,7	54,7	63,1	58,3
	Eccessivo	%	25,9	28,7	23,1	33,3	32,9	22,0	28,2	18,3	21,5	22,4	27,1	34,9	24,0	25,1
	Insufficiente	%	9,3	9,6	8,9	10,0	7,0	14,3	6,7	8,5	7,6	9,3	9,2	7,5	9,1	10,0
	non saprei	%	4,1	4,0	4,2	3,3	1,3	2,7	5,4	3,5	12,7	5,6	3,6	2,8	3,3	5,4
	non risponde	%	0,8	0,8	0,7	1,1		0,5	0,7	0,7	2,5	1,9	0,3		0,6	1,2
Totale	n		800	397	403	90	158	182	149	142	79	214	586	106	363	331
	%		100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

2005 In alcune città, per favorire ed incentivare l'uso della bicicletta si è consentito, solo nei centri storici, di non rispettare i sensi unici. Lei pensa che nel centro storico di Modena ciò sarebbe una buona cosa?

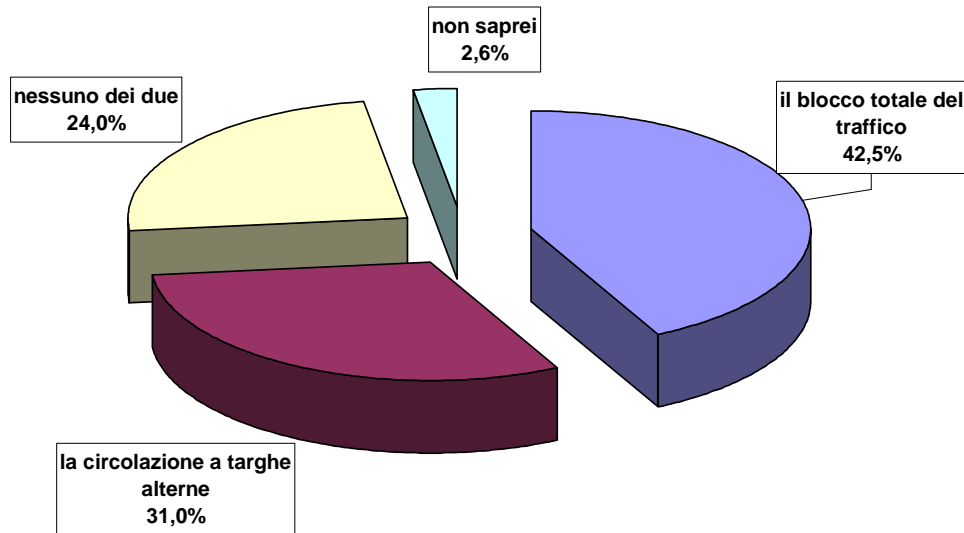


L'idea di favorire i ciclisti, consentendo alle bici di non rispettare i sensi unici in centro storico, trova l'accordo del 61% dei cittadini, con i giovani (15-34 anni) che rimarcano più degli altri la positività di una tale scelta. Il 34% invece disapprova, con particolare accentuazione tra chi svolge una professione autonoma.

d25 In alcune città, per favorire ed incentivare l'uso della bicicletta si è consentito, solo nei centri storici, di non rispettare i sensi unici

		Totale	Genere		Età						Scolarità		professione			
			M	F	15-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-70	Obbligo	Superiore	autonomo	dipendente	non lavoro	
	Sì	%	61,3	62,0	60,5	66,7	67,1	60,4	59,1	58,5	54,4	59,8	61,8	51,9	62,5	62,8
	No	%	34,3	34,0	34,5	31,1	32,3	36,8	37,6	32,4	32,9	32,7	34,8	43,4	35,8	29,6
	non sa	%	3,6	3,0	4,2		0,6	2,2	3,4	7,7	10,1	5,1	3,1	4,7	1,1	6,0
	non risponde	%	0,9	1,0	0,7	2,2		0,5		1,4	2,5	2,3	0,3		0,6	1,5
Totale	n		800	397	403	90	158	182	149	142	79	214	586	106	363	331
	%		100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

2005 Anche a Modena si parla molto di inquinamento e di provvedimenti per limitare il traffico e si sono sperimentati due provvedimenti: le targhe alterne e il blocco totale del traffico; Lei ritiene che sia meglio prevedere per un giorno la settimana:

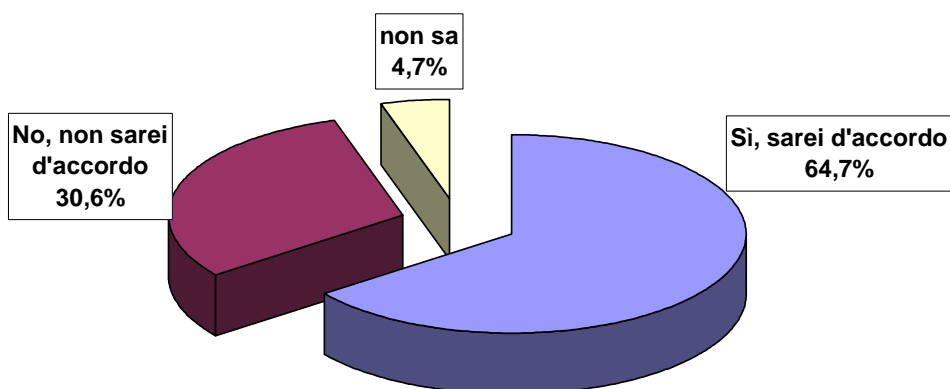


I modenesi si dividono sui provvedimenti di limitazione del traffico per ridurre l'inquinamento. Prevale l'idea che sia preferibile il blocco totale del traffico per un giorno alla settimana (42,5%), rispetto alla circolazione a targhe alterne (31%) preferita nella fascia d'età 25-34 anni, ma c'è anche un significativo 24% che non considera utile nessuno dei due provvedimenti, in particolare fra i lavoratori autonomi e la fascia d'età 45-54 anni.

d26 Anche a Modena si parla molto di inquinamento e di provvedimenti per limitare il traffico e si sono sperimentati due provvedimenti: le targhe alterne e il blocco totale del traffico; in caso di superamento dei limiti di inquinamento lei ritiene che sia più efficace

		Totale	Genere		Età						Scolarità		professione			
			M	F	15-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-70	Obbligo	Superiore	autonomo	dipendente	non lavoro	
	il blocco totale del traffico	%	42,5	44,3	40,7	45,6	35,4	44,0	41,6	48,6	40,5	43,0	42,3	34,0	44,6	42,9
	la circolazione a targhe alterne	%	31	28,0	34,0	40,0	41,1	29,7	26,2	21,1	30,4	32,2	30,5	34,9	30,6	30,2
	nessuno dei due	%	24	25,4	22,6	13,3	22,2	24,2	30,9	26,1	22,8	20,6	25,3	30,2	22,6	23,6
	non saprei	%	1,8	1,8	1,7		1,3	1,6	1,3	3,5	2,5	2,3	1,5	0,9	1,9	1,8
	non risponde	%	0,8	0,5	1,0	1,1		0,5		0,7	3,8	1,9	0,3		0,3	1,5
Totale	n		800	397	403	90	158	182	149	142	79	214	586	106	363	331
	%		100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

2005 Per dare maggiore efficienza al trasporto pubblico si possono fare in città le corsie riservate agli autobus. Lei sarebbe d'accordo su corsie riservate agli autobus anche se ciò comporta togliere spazio per le auto e parcheggi?



La creazione di corsie preferenziali per gli autobus, anche a discapito della mobilità privata, raccoglie quasi il 65% dei consensi, con maggiore convinzione tra i più anziani. Per contro, il disaccordo (di media al 30,6%) trova maggior seguito tra i giovani di 25-34 anni e i lavoratori autonomi.

d27 Lei sarebbe d'accordo su corsie riservate agli autobus anche se ciò comporta togliere spazio per le auto e parcheggi?

		Totale	Genere		Età					Scolarità		professione				
			M	F	15-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-70	Obbligo	Superiore	autonomo	dipendente	non lavoro	
	Si, sarei d'accordo	%	64,6	66,5	62,8	62,2	57,6	65,4	66,4	66,9	72,2	64,0	64,8	58,5	65,3	65,9
	No, non sarei d'accordo	%	30,6	29,5	31,8	34,4	39,2	33,0	28,9	26,1	15,2	27,6	31,7	36,8	32,0	27,2
	non sa	%	3,6	3,0	4,2	2,2	2,5	0,5	4,7	5,6	8,9	6,5	2,6	3,8	2,5	4,8
	non risponde	%	1,1	1,0	1,2	1,1	0,6	1,1		1,4	3,8	1,9	0,9	0,9	0,3	2,1
Totale	n		800	397	403	90	158	182	149	142	79	214	586	106	363	331
	%		100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Nota metodologica

Il metodo di rilevazione

Lo scopo della ricerca è quello di rilevare la percezione che hanno i cittadini modenesi della Sicurezza stradale.

La ricerca è stata condotta dall'Ufficio Ricerche del Gabinetto del Sindaco in collaborazione con l'Ufficio Politiche per le sicurezze.

La rilevazione è stata svolta dalla Ditta SWG di Bologna nel periodo ottobre-novembre 2005, ed è stata realizzata con interviste telefoniche (sistema C.A.T.I. – Computer Assisted Telephone Interview), basate su un questionario strutturato, con alcune domande aperte o in alcuni casi la possibilità di specificare la risposta "altro".

Piano di Campionamento

Il campionamento è avvenuto per quote, avendo stratificato la popolazione di riferimento per genere, età e zona di residenza (quattro circoscrizioni), prendendo in considerazione i residenti nel Comune di Modena di un'età compresa tra 15 e 70 anni.

Il totale delle interviste utili è di 800 casi.

Rappresentatività dei risultati

Il margine di errore relativo ai risultati del sondaggio (livello di significatività del 95%) è compreso tra +/- 0,6% e +/- 3,4% per i valori percentuali riportati.

Gli indicatori sintetici

Alcune domande, la cui modalità di risposta si articolava nella scala «Molto», «Abbastanza», «Poco», «Per niente», «Non sa» e «Non risponde», sono state trattate anche come metriche a valori 100(Molto), 67(Abbastanza), 33 (Poco), 0(Per niente).

Le rispettive tabelle riportano quindi sia le percentuali di risposta dei valori «Molto», «Abbastanza», «Poco», «Per niente», «Non sa» e «Non risponde» che un *indice sintetico* che riassume in un unico valore numerico (tra 0 e 100) l'insieme della risposta.

In alcune variabili sono stati effettuati accorpamenti con più modalità di risposta: esse riguardano l'età, il titolo di studio, la condizione occupazionale; gli accorpamenti sono indicati nelle distribuzioni di frequenza relative ai dati socio-anagrafici.

Infine alcune domande avevano modalità di risposta multipla (erano cioè possibili più risposte); nelle tabelle e nei grafici riportati viene solitamente specificato e ciò motiva il fatto che il totale risulta superiore a 100%.

Le variabili di genere, età e zona di residenza rispecchiano le caratteristiche dell'universo di riferimento.

Le altre variabili sono derivate, ovvero raccolte in sede di intervista in quanto non sono disponibili dati aggiornati ed attendibili per la scolarità, la professione ecc.. Tuttavia l'estrazione di campioni nel corso degli anni per le rilevazioni su questo stesso tema, nonché per altri tipi di ricerche, hanno consentito di stabilire parametri di riferimento sufficientemente stabilizzati ed attendibili.

Ufficio Ricerche del Gabinetto del Sindaco

Vittorio Martinelli Direzione ricerca
Denis Ferrari Elaborazione dati
Nicola Burani Analisi statistica
Vittorio Venturi Rapporto di ricerca

Ufficio Politiche per la Salute

Daniele Biagioni
Antonietta De Luca
Carla Martignani
Paolo Tori